Skrzydlata POLSKA

NR 28 (366) • 9. VII. 1958 • ROK WYD. XIV • CENA 2 zł

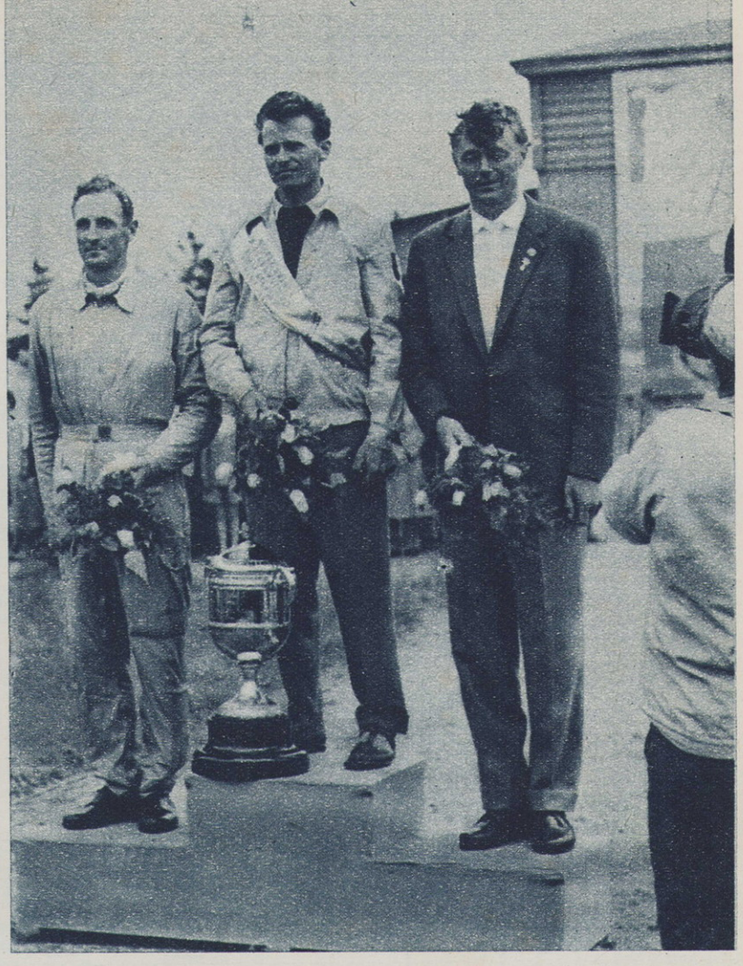
ADAM WITEK

SZYBOWCOWY MISTRZ ŚWIATA

w klasie Standart

Foto: B. Koszewski

Zwycięzcy w klasie otwartej: w środku — Szybowcowy Mistrz Świata ERNST HAASE (NRF), pierwszy od lewej — 1 wicemistrz NICHOLAS GOODHART (Wielka Brytania), pierwszy z prawej — 2 wicemistrz RUDOLF MESTAN (CSR).



Zwycięzcy w klasie standart: w środku — Szybowcowy Mistrz Świata ADAM WITEK (Polska), pierwszy od lewej — 1 wicemistrz PER AXEL PERSSON (Szwecja), pierwszy z prawej — 2 wicemistrz HEINRICH HUTH (NRF).

MISTRZOSTWA W LESZNIE ZAKOŃCZONE

NOWY POLSKI SAMOLOT M-2 ODBYŁ PIERWSZE LOTY

W dniu 26 czerwca br. został oblatany w Mielcu nowy polski samolot szkolno - treningowy M-2. Pierwsze oloty, których dokonał pilot doświadczalny Tadeusz Gołębiewski, wykazały że samolot przewyższa pod wieloma względami oczekiwane osiągi. Dalsze próby trwają. Bliższe wiadomości o ich przebiegu zamieścimy w następnych numerach naszego pisma. Przypominamy, że opis samolotu M-2 był opublikowany w „SP" Nr 14/1958 r.

SKRZYDLATE KARETKI POGOTOWIA Z POZNANIA

W Poznańskich Zakładach Sprzętu Lotnictwa Sportowego, po zmodernizowaniu urządzeń i rozbudowie poszczególnych oddziałów fabrycznych, rozwinęła się obecnie produkcja lotniczych karetek pogotowia ratunkowego.

Samoloty te — to popularne dwupłatowce „CSS", posiadające wygodną kabinę dla chorego, zaopatrzoną m. in. w aparaty tlenowe. Obok niej znajduje się miejsce dla lekarza, który w czasie lotu czuwa nad zdrowiem pacjenta.

W br. zakłady poznańskie wyprodukowały już 12 samolotów ze znakiem Czerwonego Krzyża, a w ciągu najbliższych miesięcy dostarczą ich dla poszczególnych województw jeszcze 10.

NIEDZIELA, 29 czerwca, ostatni dzień VII Szybowcowych Mistrzostw Świata. Strzyżewickie lotnisko ogarnia już atmosfera pożegnania. Jedni przygotowują się do drogi powrotnej, inni chcą jeszcze spróbować lotów na szybowcach swych konkurentów, z którymi w ciągu dwóch tygodni walczyli o palmę pierwszeństwa. Trwają więc loty wymienne — mimo złej pogody i przelotnych deszczów. Na placu honorowym trwają przygotowania do uroczystości zamknięcia mistrzostw.

Na krótko przed wskazaną godziną wszystkie ekipy zajęły miejsca przy masztach z flagami swoich państw, a gdy wskazówka zegara zatrzymała się na 17-tej — hejnał mistrzostw dał znak do rozpoczęcia finału tej dwutygodniowej batalii szybowcowej.

Przybyłych na lotnisko — dowódcę Wojsk Lotniczych i OPL OP gen. bryg. Frey-Bieleckiego, dyrektora generalnego FAI Gillmana, przewodniczącego OSTIV de Lange, prezesa APRL wiceministra Antosiewicza, przewodniczących Miejskiej i Powiatowej Rady Narodowej Majasa i Kałużę, członków ZG APRL, prezesów aeroklubów regionalnych i zaproszonych gości — powitał kierownik mistrzostw Jerzy Świątek, a następnie przewodniczący Komisji Sędziowskiej Justyn Sandauer przy akompaniamencie hucznych oklasków odczytał wyniki mistrzostw.

Za chwilę rozpoczęła się dekoracja zwycięzców. Na podium wszedł mistrz świata w klasie otwartej Ernst Haase. Udekorowany wstęgą przez prezesa Antosiewicza, przyjął z rąk dyr. Gillmana puchar przechodni oraz złoty medal. Po odegraniu hymnu państwowego mistrza, na podium wszedł pierwszy wicemistrz świata Nicholas Goodhart. Otrzymał on medal srebrny. Gdy tylko ucichły dźwięki hymnu Wielkiej Brytanii, na trzecim, wolnym dotychczas miejscu na podium staje drugi wicemistrz świata — Rudolf Mestan. I znowu dekoracja medalem brązowym i znowu z głośników płynie melodia hymnu CSR.

Teraz kolej na triumfatorów klasy standart. Na podium, przy burzy braw i okrzyków, wchodzi Adam Witek. Historia się powtarza — błękitna wstęga, złoty medal, puchar przechodni, kwiaty i hymn Polski, a potem dwa dalsze — Szwecji i po raz drugi NRF. Obok Witka stoją dwaj wicemistrzowie — pierwszy Per Axel Persson i drugi — Heinrich Huth, trzymając wręczone przed chwilą medale: srebrny i brązowy oraz białe i czerwone róże.

Z kolei przystąpiono do wręczania dalszych nagród i dyplomów FAI. Otrzymali je zdobywcy pierwszych dziesięciu miejsc w klasie otwartej oraz pierwszych ośmiu — w klasie standart. Mistrz świata w klasie otwartej Haase otrzymał nagrodę prezesa Rady Ministrów Józefa Cyrankiewicza — puchar kryształowy oraz srebrną szkatułkę — nagrodę ministra Spraw Zagranicznych Adama Rapackiego. Puchar kryształowy oraz zegarek „Enicar" — nagrody ministra Obrony Narodowej Mariana Spychalskiego i ministra Oświaty Władysława Bieńkowskiego — otrzymał pierwszy wicemistrz N. Goodhart. Drugi wicemistrz Rudolf Mestan nagrodzony został pucharem bursztynowym i radioaparatem „Szarotka", ufundowanym przez FSO — Żerań i ministra Przemysłu Ciężkiego K. Żemajtisa. Nagrodę „Skrzydlatej Polski" — wazę kryształową oraz teczkę (nagroda WSK — Kalisz) dostał zdobywca siódmego miejsca w klasie otwartej. A. Deane-Drummond. Drugą nagrodą „Skrzydlatej" — pucharem kryształowym, nagrodzony został Lyle Maxey (IX miejsce). Otrzymał on poza tym łódź gumową (nagroda Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego).

Mistrz w klasie standart dostał nagrodę ministra Górnictwa i Energetyki — puchar kryształowy oraz srebrną szkatułkę, ufundowaną przez przewodniczącego GKKF W. Reczka. Wicemistrzowie: Perrson — statuetkę orła i aparat fotograficzny „Alfix" — nagrody dowódcy Wojsk Lotniczych gen. bryg. Frey-Bieleckiego i Zarządu Głównego LPŻ, a Huth — puchar kryształowy ufundowany przez Departament Lotnictwa Cywilnego Francji oraz nagrodę Wytwórni Wyrobów Srebrnych w Warszawie — komplet sztućców.

Poza tym były jeszcze nagrody ze specjalnym przeznaczeniem, jak np. dla najlepszego zawodnika zagranicznego, latającego na polskim sprzęcie. Nagrodę, w postaci pucharu kryształowego, ufundował „Express Wieczorny", a otrzymał — Wiktor Gonczarenko, startujący na „Musze-100".

Tę przyjemną uroczystość przerwał w pewnej chwili ulewny deszcz i z zakończeniem jej trzeba się było przenieść do sali jadalnej. Tam, po rozdaniu reszty nagród, przewodniczący OSTIV ogłosił wyniki konkursu na najlepszy szybowiec w klasie standart. Nagrodę OSTIV — srebrny puchar — otrzymał konstruktor niemieckiego szybowca Ka-6 BR Rudolf Kaiser, którą w jego imieniu przyjął kierownik ekipy NRF prof. Josef Stüper.

Następnie przemówił dyrektor generalny FAI H. Gillman oraz prezes APRL S. Antosiewicz (tekst przemówienia podajemy obok).

Wieczorem odbył się w Domu Kultury w Lesznie bankiet pożegnalny.

(Sar)

Mistrzostwa były wkładem w dzieło pokojowego zastosowania lotnictwa

Z PRAWDZIWYM wzruszeniem zabieram głos w imieniu Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej dla wyrażenia słów pożegnania uczestnikom VII Szybowcowych Mistrzostw Świata. Przez 3 tygodnie trwania zawodów i poprzedzającego je treningu poznaliście się wzajemnie, a mam nadzieję, że także zżyliście się z atmosferą mistrzostw w Polsce, z naszym lotniskiem w Lesznie.

Przez 3 tygodnie Leszno było ośrodkiem zainteresowania szybownictwa światowego i ze szczerym żalem myślę o tym, że już jutro opustoszeje miasteczko namiotowe, a miejsce rozegrania VII Szybowcowych Mistrzostw Świata stanie się znowu lotniskiem jednej z naszych szkół szybowcowych. Jesteśmy jednak mocno przekonani, że do swych krajów powieziecie dobre wrażenia z udziału w mistrzostwach, wierzymy bowiem, że ta impreza przyczyniła się nie tylko do dalszego podniesienia poziomu i dalszego rozwoju pięknego sportu szybowcowego, lecz że była ona także dalszym poważnym czynnikiem w dziedzinie zacieśniania przyjaznych stosunków pomiędzy narodami i że tym samym stanowi duży wkład w dzieło pokojowego zastosowania lotnictwa.

Jesteśmy dumni z doskonałych osiągnięć pilotów uczestniczących w mistrzostwach. Wyrażają się one nie tylko zajętymi przez zawodników miejscami w ostatecznej klasyfikacji. Z prawdziwym zadowoleniem pragnę podkreślić, że w czasie mistrzostw i w czasie poprzedzającego je treningu ustanowione zostały właśnie na terenie naszego kraju, właśnie w Lesznie: 1 szybowcowy rekord świata, 20 rekordów narodowych krajów uczestniczących w mistrzostwach i że 9 pilotów zdobyło u nas, w Polsce, diamenty do swoich złotych odznak szybowcowych.

Przed dwoma tygodniami, w czasie uroczystości otwarcia mistrzostw, Przewodniczący Międzynarodowej Komisji Szybowcowej FAI — p. Gehriger nazwał nasz kraj rezerwatem szybownictwa, oazą sportu szybowcowego. Wprawdzie warunki meteorologiczne nie dopisały nam w tym stopniu, jakbyśmy sobie życzyli, ale przecież w czasie jednej tylko konkurencji mistrzostw — przelotu otwartego, zawodnicy przelecieli ponad 25000 km odległości, a 10 pilotów wykonało przeloty długości ponad 500 km. Oba te osiągnięcia nie mają precedensu w historii dotychczasowych szybowcowych mistrzostw świata.

Jest nam również szczególnie miło, że właśnie nam, Aeroklubowi Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, przypadł w udziale zaszczyt zrealizowania po raz pierwszy starej idei szybowcowej, zrównania szans startu dla wszystkich zawodników przez zastosowanie ujednoliconego typu szybowca. Po raz pierwszy w Lesznie rozegrano mistrzostwa w klasie standart. Na podstawie doskonałych wyników uzyskanych przez pilotów biorących udział w zawodach tej klasy pozwalam sobie wyrazić przekonanie, że klasa standart ma dużą przyszłość i że będzie w dalszych kolejnych szybowcowych mistrzostwach świata odgrywać coraz większą rolę.

Koledzy Piloci!

Żegnając Was dzisiaj Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej poczytuje sobie za zaszczyt, że mógł po raz pierwszy gościć na swoim terenie największą szybowcową imprezę świata.

Pragnę Wam jeszcze raz złożyć najserdeczniejsze gratulacje z powodu osiągniętych wyników, życząc jednocześnie coraz dalszych, coraz większych sukcesów. Wyrażam nadzieję, że zadzierzgnięte w Lesznie pomiędzy wszystkimi stosunki koleżeńskie będą się coraz bardziej rozwijać i będą coraz bardziej zbliżać we wzajemnej współpracy nasze aerokluby narodowe, a wraz z nimi nasze narody.

W tej myśli życzę wszystkim uczestnikom tej imprezy jak najpomyślniejszych poczynań oraz ogłaszam VII Szybowcowe Mistrzostwa Świata FAI w Lesznie za zamknięte.

(Przemówienie prezesa APRL wiceministra Stefana Antosiewicza wygłoszone podczas zamknięcia VII Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie).

Fragment z uroczystości zamknięcia mistrzostw.

Prezes Aeroklubu PRL wiceminister Antosiewicz gratuluje Adamowi Witkowi zdobycia tytułu mistrza świata w klasie standart.

WYNIKI OGÓLNE VII SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA

Miejsce	Zawodnik	Państwo	Szybowiec	Uzyskane punkty
	Klasa otwarta			
1.	E. Haase	NRF	HKS-3	5 651 pkt
2.	N. Goodhart	Wk. Brytania	Skylark III	5 172 „
3.	R. Mestan	CSR	Demat	5 124 „
4.	B. Komac	Jugosławia	Meteor	5 118 „
5.	**E. Makula**	**Polska**	**Jaskółka Z**	**5 066** „
6.	D. Barbera	Francja	Breguet 901s	4 997 „
7.	A. Deane-Drummond	Wk. Brytania	Olympia 419	4 924 „
8.	J. Laur	NRF	Zugvogel III	4 916 „
9.	L. Maxey	USA	Zugvogel III	4 884 „
10.	J. Kumpost	CSR	Spartak	4 761 „
11.	A. Saradic	Jugosławia	Meteor	4 427 „
12.	V. Marecek	CSR	Demat	4 063 „
13.	A. Araoz	Argentyna	Skylark III	4 031 „
14.	**M. Gorzelak**	**Polska**	**Jaskółka Z**	**4 016** „
15.	H. Molander	Szwecja	Zugvogel III	3 937 „
16.	R. Kuntz	NRF	HKS-1	3 906 „
17.	R. Fonteilles	Francja	Breguet 904	3 885 „
18.	C. Yeates	Kanada	Breguet 901s	3 863 „
19.	L. Haza	CSR	Demant	3 857 „
20.	H. Burditt	Rodezja Płd.	Jaskółka bis	3 692 „
21.	J. Weiss	Francja	Breguet 901s	3 614 „
22.	H. Resch	Austria	Mg-23	3 477 „
23.	J. Führinger	Austria	Mg-23	3 355 „
24.	L. Legenyei	Węgry	Siraly II	3 355 „
25.	P. Bikle	USA	Breguet 901s	3 089 „
26.	M. Wierietiennikow	ZSRR	Jaskółka Z	2 774 „
27.	A. Thomsen	Dania	Mü-13d	2 639 „
28.	G. Fennes	Austria	Mg-23	2 610 „
29.	G. Oates	Kanada	Geier II	2 468 „
30.	W. Jefimienko	ZSRR	Jaskółka Z	2 349 „
31.	E. Kisely	Węgry	Siraly II	2 276 „
32.	M. Zwieriew	ZSRR	Jaskółka Z	2 241 „
33.	R. Hossinger	Argentyna	Jaskółka bis	2 103 „
34.	S. Smith	USA	Breguet 901s	2 066 „
35.	E. Dommisse	Afryka Płd.	Jaskółka bis	1 813 „
36.	I. Oda	Japonia	Jaskółka bis	1 636 „
37.	W. Wakeman	Nw. Zelandia	Jaskółka Z	1 280 „
	Klasa standart			
1.	**A. Witek**	**Polska**	**Mucha-Standart**	**5 232** „
2.	P. Persson	Szwecja	Zugvogel IV	5 086 „
3.	H. Huth	NRF	Ka-6 BR	5 021 „
4.	J. Horma	Finlandia	PIK-3c	4 844 „
5.	H. Tandefelt	Finlandia	Ka-6	4 673 „
6.	**J. Wojnar**	**Polska**	**Mucha-Standart**	**4 553** „
7.	T. Goodhart	Wk. Brytania	Olympia 415	4 427 „
8.	V. Stepanowic	Jugosławia	Ilindenka	4 170 „
9.	C. Labar	Francja	Breguet 905	3 973 „
10.	W. Toutenhoofd	Holandia	Skylark II	3 702 „
11.	N. Opitz	Węgry	Standard-Futar	3 578 „
12.	Z. Rain	Jugosławia	Ilindenka	3 395 „
13.	P. Wills	Wk. Brytania	Skylark II	3 379 „
14.	I. Silesmo	Szwecja	Zugvogel IV	3 352 „
15.	W. Gonczarenko	ZSRR	Mucha-100	3 343 „
16.	F. Compton	USA	Mucha-100	3 246 „
17.	N. Sejstrup	Dania	Olympia EON	2 888 „
18.	J. Sadoux	Argentyna	Skylark II	2 885 „
19.	A. Xhaet	Belgia	Mucha-100	2 841 „
20.	M. Petersen	Dania	Ka-6	2 755 „
21.	P. Lafosse	Belgia	Ka-6B	2 692 „
22.	J. Friis	Dania	Olympia EON	2 540 „
23.	J. Kaay	Holandia	Skylark II	2 324 „
24.	D. Brown	Australia	Mucha-100	1 634 „

O - jak OSTIV

W sali obrad Kongresu OSTIV na terenie lotniska w Lesznie. Foto: B. Koszewski (2)

POGODA lubi psoty. Chyba dlatego podczas obrad techników szybownictwa chmury prześcigały się wzajemnie w obfitym zraszaniu pól i zasłanianiu ziemi przed słońcem. Psoty te skończyły się jednak bardzo szybko, gdy tylko dotarła wieść, że w dniu 24 czerwca rozpoczynają się obrady meteorologów. Istotnie, w przeddzień już, gdy przyleciał z Warszawy samolot wraz ze sławnym meteorologiem amerykańskim dr. Joachimem Kuettnerem, tzw. „warunki" poprawiły się.

Kongres meteorologów zgromadził wielkie nazwiska „wkładców pogody". Wraz z wymienionym już wyżej są tu: dr Eichenberger — Szwajcaria, Klieforth — USA, Woodward — Anglia, Larsson — Szwecja, dr Ferrari — Włochy i wielu innych, znanych ze swoich prac teoretycznych, niejednokrotnie odkrywczych. Polscy meteorologowie włączyli się także ze swoimi referatami, spośród których warto wymienić prace: P. Demiańczuka (PIHM — Warszawa) traktujące o wysokości podstawy chmur kłębiastych w Polsce, a także K. Nowickiego (PIHM — Warszawa) o prądach cieplnych.

Udział naszych meteorologów w światowym kongresie bardzo cieszy, choć można by wnioskować, z dotychczasowych osiągnięć, iż znalazłoby się więcej tematów, na przykład o falach — sudeckiej i tatrzańskiej, które konkurowały by o palmę „pierwszeństwa" z referatami amerykańskimi, szwedzkimi i włoskimi.

Dużym zainteresowaniem cieszył się inauguracyjny referat dr. Kuettnera i Kliefortha, wyjaśniający teoretycznie zjawiska „jet stream" Po raz pierwszy u nas demonstrowano schematy powstawania tego zjawiska, wyniki pomiarów meteorologicznych ilustrowane przezroczami i filmem. Wykład ten, prowadzony po angielsku, tłumaczony był natychmiast na język niemiecki i francuski.

Oczywiście dużo jest jeszcze niewiadomych na temat „jet stream'u", ale badania prowadzone przez obu referentów w Cambridge w USA pozwalają przypuszczać, że wyniki tej pracy wydadzą wkrótce owoce. „Jet stream" to — mówiąc bardzo ogólnie — silne ruchy poziome w wyższych słojach atmosfery, pojawiające się przy specjalnych warunkach atmosferycznych. Ruchy te (lub prądy) zagrażają w poważnym stopniu komunikacji lotniczej, a szczególnie samolotom odrzutowym mającym wielkie pułapy przelotowe. Poznanie więc tego zjawiska staje się koniecznością, aby można było uniknąć zetknięcia się z niebezpieczeństwem. Każde jednak zjawisko najbardziej niezwykłe, można wykorzystać. I właśnie dr Kuettner sugerował wykorzystanie być może w niedalekiej przyszłości „jet stream'u" do wysokościowych lotów szybowcowych. Naturalnie, do tego rodzaju lotów potrzebny będzie odpowiedni sprzęt, ale to już nie wchodzi w zakres pracy meteorologów.

★

Kończy się jedna sesja, rozpoczyna następna. Z żalem chyba opuszczają gościnne progi zamku w Osiecznej uczestnicy konferencji technicznej. Unoszą oprócz szeregu ciekawych informacji naukowych miłe wspomnienia sprężystej organizacji spoczywającej w rękach mgr. inż. Leszka Pitucha z APRL. Tu naprawdę nic nie brakowało. Tłumacze, transport, a nawet mały kantor wymiany obcej waluty — to wszystko umilało pobyt uczestnikom kongresu. Fakt ten podkreślił prezydent OSTIV p. de Lange, który na wycieczce niedzielnej (Poznań — Targi i Kórnik — zamek) w oficjalnym przemówieniu jeszcze raz podziękował Aeroklubowi PRL i osobiście inż. Pituchowi za trud włożony przy organizowaniu kongresu w naszym kraju.

★

Podczas posiłków, kiedy przecież kończą się zagadnienia naukowe, rozpoczynają się dyskusje. Na różne tematy. Tu w ciągu krótkiego czasu wszyscy poznali się wzajemnie.

Ten niski szczupły jegomość w jasnym sportowym garniturze to Josef Gedeon. Węgier, niezwykle zainteresowany wszystkim co w jakikolwiek sposób łączy się z szybownictwem. Jest pilotem doświadczalnym i inżynierem jednocześnie. Opracował specjalnie na kongres szereg referatów. Prawie zawsze bierze udział w dyskusjach. Włada dobrze niemieckim i angielskim.

Na tarasie siedzi wysoki, szczupły pan. Wytworny, w modnej muszce. To Holender Slikkerveer — sekretarz i skarbnik OSTIV-u. Wszystkich zna i wszystkim pomaga. Jakże często jego umiejętności lingwistyczne ułatwiają nawiązanie nowej, ciekawej znajomości, zakończonej wymianą wizytówek, a może przyjaźni...

Zawsze zapracowana, stukająca cały dzień na maszynie lub biegnąca z nowym komunikatem — to panna Antonia Catherina Grotenhuis, Holenderka, sekretarka prezydenta de Lange. Od dwóch lat pełni już tę funkcję w OSTIV, rozpoczynając pracę w St. Yan we Francji. Gospodarzami kongresu zechwycona. Jest pierwszy raz w Polsce.

★

W chwili, gdy piszę tych kilka informacji, kongres jeszcze trwa. Choć prace komisji oceniającej szybowce klasy standart są już zasadniczo zakończone, wyniki oceny stanowią wielką niewiadomą. Tak więc o wynikach dowiemy się dopiero za tydzień. Na razie rozchwytywane są publikacje OSTIV-u z kongresów ubiegłych. Piękne te wydawnictwa, dzieło redaktorskie pani Woodward (Anglia), są trwałym dokumentem międzynarodowego dorobku w zakresie szybownictwa.

PAWEŁ ELSZTEIN

Osieczna, 22—27 czerwca

Ps. Trzeba jeszcze wytłumaczyć Czytelnikom skąd się wziął tytuł „O — jak OSTIV". Otóż wszyscy uczestnicy VII Kongresu noszą pięknie wykonane odznaki rozpoznawcze, na których widnieje nazwisko i nazwa kraju reprezentowanego. Pod odznaką zawieszony jest celuloidowy krążek z literą „O". Kolor odznaki granatowy. Te odznaki rozpoznawcze to był dobry pomysł organizatorów kongresu.

Konstruktorzy Schweizer i Briegleb opowiadają

WŚRÓD uczestników VII Kongresu OSTIV znajdują się dwaj konstruktorzy amerykańscy, których śmiało można nazwać pionierami szybownictwa w USA. Korzystając z okazji, iż są naszymi gośćmi, poprosiliśmy obu o udzielenie krótkiego wywiadu.

Obaj są po raz pierwszy w Polsce. Szybownictwo polskie znają jednak dobrze, szczególnie z publikacji technicznych zamieszczanych w szwajcarskim miesięczniku „Aero Revue".

PAUL SCHWEIZER jest doskonałym pilotem szybowcowym i samolotowym, posiadaczem złotej odznaki z trzema diamentami i wielokrotnym zwycięzcą mistrzostw w USA. Wraz ze swoimi braćmi: Ernestem, który jest głównym konstruktorem „rodzimej" wytwórni szybowców i Williamem zajmującym się produkcją — pracuje w wytwórni przy wykonywaniu prototypów. Wytwórnia Schweizera jest jedyną w USA, która produkuje całe szybowce. Do tej pory opracowano 15 różnych typów. Przeciętnie produkuje się u nich jeden szybowiec tygodniowo. A więc jest to duża wytwórnia.

Paul Schweizer ma obecnie 44 lata. Od 14 roku życie zajmuje się lotnictwem. Na pytanie jak ocenia poziom referatów wygłoszonych na kongresie odpowiada, że na razie jeszcze trudno mu wyrazić swoją opinię, gdyż zna tylko język angielski. Tak więc dopiero po szczegółowym przeczytaniu wszystkich prac będzie mógł coś powiedzieć.

Jak widzi przyszłość szybownictwa? Otóż uważa, że konstrukcje metalowe będą dominować w przyszłości, dlatego, że ułatwiają seryjną produkcję. Eksperymenty z plastykami na razie ocenia negatywnie. Widzi jedynie nieznaczny zakres ich zastosowania, na przykład wnętrza kabin, końcówki skrzydeł. Plastyk, jego zdaniem, jest drogi i wymaga specjalistów, a to jak na warunki amerykańskie nie jest łatwe.

Ponieważ u nas w swoim czasie istniały rozbieżności na temat: płoza czy koło podwozia, zwróciliśmy się z tą kwestią do pana Schweizera. Poinformował nas, że jego zdaniem w warunkach terenowych USA raczej największe zastosowanie ma płoza i to dosyć długa, by umożliwiała bezpieczne lądowania i starty w trudnych warunkach jakie istnieją w USA.

Prototypy szybowców z jego wytwórni nie przechodzą dmuchań w tunelach, gdyż jest to bardzo kosztowne. Z pobytu w Polsce jest wielce zadowolony i na każdym kroku widzi serdeczność, z jaką przyjmowani są wszyscy goście zagraniczni.

WILIAM BRIEGLEB pierwszy swój szybowiec zbudował w 1934 roku. Od 30 lat pracuje w lotnictwie jako instruktor-pilot, a potem konstruktor. Przez pewien okres czasu (1934—1957) miał swoją wytwórnię szybowców. Obecnie pracuje jako konstruktor w wytwórni zestawów amatorskich Johna Wolfe w Kalifornii. Zestawy te, opracowane przez niego dla szybowca BG-12, są jedynymi w USA.

Ogółem w ciągu swej działalności konstruktorskiej zaprojektował 12 szybowców o różnym przeznaczeniu. Wytwórnia Wolfe jest jego zdaniem najtańszą w USA. Na przykład cena gotowego kompletu zestawu części do budowy szybowca BG-12 wynosi 1195 dolarów (w zestawie znajdują się także przyrządy pokładowe).

Cena taka była możliwa tylko dzięki niezwykle uproszczonym metodom produkcji tych części, no i prostocie konstrukcji samego szybowca. Czas montażu szybowca BG-12 z części dostarczonych przez wytwórnię wynosi: skrzydła 183 godz, kadłub 24 godz, i usterzenie 5 godz. Razem więc nieco zaawansowany w technice amator szybownik może zbudować sobie szybowiec (15 m rozpiętości skrzydeł) w czasie 212 godzin.

Wytwórnia J. Wolfe produkuje około 30 zestawów tego rodzaju rocznie. W wytwórni pracuje zaledwie 12 ludzi.

O naszych szybowcach wyraża się z dużym uznaniem. Tylko, twierdzi, na warunki amerykańskie są one za drogie w produkcji. Zasadą W. Briegleba jest, by konstrukcja miała jak najmniej części i by części te można było wykonać szybko, a więc tanio. Najbardziej pochlebnie ocenia „Muchę 100", na której lata jeden z zawodników USA.

Z informacji bardziej już osobistych dowiadujemy się, że ma dwóch synów i obaj są pilotami szybowcowymi, pomagając ojcu w szkole pilotażu. Czy ma jakieś hobby poza lotnictwem? Owszem — muzyka, ale klasyczna. Boogie-woogie i inne rewelacje jazzowe nie interesują go w ogóle. Fotografuje i filmuje, jest reżyserem szeregu filmów i autorem artykułów fachowych. Myśli o napisaniu książki, ale nie zapowiada jej zbyt szybko.

P. ELSZTEIN

Na zdjęciu — w tyle z lewej W. Briegleb i P. Schweizer. Na pierwszym planie — od prawej: sekretarz OSTIV Slikkerveer i P. Elsztein.

AVIA VLIEGWERELD

Tak jak w numerze poprzednim, obecnie przedstawiamy Czytelnikom stronę, przygotowaną specjalnie dla „Skrzydlatej Polski" przez przebywającego na zawodach w Lesznie redaktora działu szybowcowego holenderskiego czasopisma lotniczego „AVIA VLIEGVERELD" pana HANSA SCHWINGA.

SZYBOWNICTWO W HOLANDII

HOLANDIA jest krajem małym, ale bardzo gęsto zaludnionym. Nie zważając na trudności w znalezieniu odpowiednich terenów dla szybownictwa na obszarach przeludnionych oraz ze względu na gęstą sieć komunikacyjnych szlaków powietrznych, ta forma sportu lotniczego cieszy się coraz to większą popularnością.

Aeroklub Królewsko-Holenderski (RNAC) kieruje całą działalnością szybownictwa naszego kraju, z wyjątkiem licencjonowania pilotów, instruktorów i techników szybowcowych oraz ustalania nowych typów szybowców. Czynności te należą do zakresu obowiązków władz rządowych.

Przy końcu 1956 roku sekcja szybowcowa RNAC miała 2200 członków, z których 1900 należało do afiliowanych, lokalnych klubów szybowcowych. Z pozostałych 300 członków tylko niektórzy są aktywnymi pilotami. Z 34 klubów szybowcowych na terenie Holandii 22 to kluby cywilne, 11 kluby wyłącznie wojskowe, gdzie członkami są żołnierze królewsko-holenderskiego lotnictwa. W jednym natomiast klubie członkami są zarówno osoby prywatne jak i personel marynarki wojennej. Wszystkie te kluby mają do swej dyspozycji tylko cztery lotniska szybowcowe. Oprócz tego korzystają one z czterech lotnisk lotniczych linii komunikacyjnych, z dziesięciu baz lotnictwa wojskowego i dwóch baz lotnictwa morskiego.

RNAC posiada 99 szybowców, z których większość jest wypożyczana za opłatą. RNAC dysponuje jednym ośrodkiem szybowcowym (Terlet koło Arnhem), zatrudniającym czterech instruktorów i kilkunastu specjalistów — modelarzy, mechaników, spawaczy itd. Tam skoncentrowana jest cała gospodarka sprzętem.

Trzy największe kluby mają po jednym zawodowym instruktorze. Ponadto korzystają one w szkoleniu z pomocy najlepszych pilotów, których jest około 100 (instruktorzy społeczni).

WSTĘPNE SZKOLENIE PILOTÓW

Już w 1949 roku zwrócono baczniejszą uwagę na szkolenie młodzieży szkolnej, która obrała lotnictwo jako swój przyszły zawód. Ci chłopcy, przeważnie w wieku lat 15—18, po skończeniu szkoły musieli odpowiadać tym samym warunkom zdrowotnym co i piloci komunikacyjni. Młodzież ta jest szkolona na specjalnych 25-dniowych kursach (w ośrodkach lub trzech największych klubach szybowcowych). Po ukończeniu takiego kursu każdy z nich jest zobowiązany przystąpić do jednego z klubów cywilnych. Są oni obowiązani do uiszczania składek, nie płacą jednak za loty. Kluby otrzymują w zamian subsydia rządowe rekompensujące straty wynikające z lotów dokonywanych przez tych chłopców.

Po wykonaniu przez ucznia 50 lotów instruktor przesyła do RNAC meldunek, w którym omawia postępy, inteligencję i zachowanie się ucznia w locie, na lotnisku i warsztacie oraz podaje jego charakterystykę. Przy końcu każdego roku kalendarzowego instruktorzy przesyłają dodatkowe meldunki zawierające bardziej dokładne informacje o każdym uczniu. Wszystkie meldunki dotyczące ich są następnie przesyłane do władz cywilnych lub wojskowych w celu późniejszego ich wykorzystania, gdy zainteresowany zgłosi się do szkolenia na samolotach.

W związku z tym można podać nieco danych liczbowych dotyczących okresu 1950—1955. Otóż rządowa szkoła pilotów komunikacyjnych wybrała 50 kandydatów spośród 76 pilotów szybowcowych (66%), podczas gdy z pomiędzy innych zaakceptowano tylko 96 (spośród 559 kandydatów), to znaczy zaledwie 17%. Od 1949 r. około 850 uczniów przeszło szkolenie początkowe (kategoria B). W wyniku tego wzrosła ilość uczni w szkole pilotów komunikacyjnych, z których 85% stanowili piloci szybowcowi. Podobnie wygląda sytuacja w lotnictwie wojskowym.

W 1956 roku został wprowadzony nowy system, który pozwolił na zwiększenie szkolenia pilotów oraz podniesienia ich kwalifikacji. Wolne od opłat loty kontynuuje się do ilości 50. Po 50 lotach tylko najlepsi uczniowie, mają najpoważniejsze szanse na bezpłatne szkolenie. Wybór kandydatów polega między innymi na orzeczeniu Centralnego Ośrodka Lotniczych Badań Lekarskich. Co roku każdy z tych kandydatów otrzymuje czterdzieści bezpłatnych lotów w celu dalszego szkolenia i uzyskania możliwie najwyższej klasy szybowcowej. W ten sposób kandydaci mogą się znajdować pod obserwacją w ciągu lat, a instruktorzy mogą pewnie określić ich przydatność do lotów komunikacyjnych czy też wojskowych. Najbardziej autorytatywne czynniki rządowe sądzą, że tego rodzaju metoda przygotowywania pilotów do szkolenia samolotowego jest całkowicie zadowalająca, a w połączeniu z zaprawą na link-trenerze jest najlepsza.

FINANSOWANIE PRZEZ PAŃSTWO

Wkrótce po zakończeniu wojny RNAC zamówił 66 szybowców w zakładach Fokkera. Zamówienie to było finansowane przez Aeroklub, aczkolwiek rząd przyznał bezprocentową pożyczkę. Od 1946 roku RNAC otrzymuje subsydia, lecz tylko na pokrycie wydatków związanych z lataniem. Oprócz tego kluby otrzymują wynagrodzenie za każdą licencję instruktorską, mechanika szybowcowego oraz przeloty otwarte. Ponadto otrzymują one zwrot kosztów na zakup koniecznego ekwipunku i materiałów oraz za ewentualne naprawy szybowców. W celu rozpowszechnienia latania szybowcowego pośród młodzieży szkolnej sumy za licencję w tej grupie są wyższe niż w grupie zwykłego szkolenia. Poza tą nagrodą klub otrzymuje ekstra 300 florenów za każdą licencję „B" uzyskaną przez ucznia. Obecnie jednak kluby cywilne są subsydiowane: — 6 florenów za każdy start ucznia i 1,5 florena za normalny start.

Zawodnicy holenderscy startowali w Lesznie na szybowcach „Skylark-II". Na zdjęciu — jeden z wesołych momentów na starcie.
Foto: B. Koszewski (3)

10-LETNI PLAN ROZWOJU SZYBOWNICTWA

Szeroki rozwój szybownictwa w Holandii skłonił kluby do zastanowienia się nad dalszą przyszłością tego sportu. Wszystkie kluby omawiając to zagadnienie opracowały memoriał pod tytułem „Przyszły rozwój szybownictwa w Holandii". Memoriał ten stał się podstawą do przeprowadzenia negocjacji z władzami, których celem było uzyskania poparcia dla: a) udoskonalenia wyposażenia ośrodka szybowcowego, b) umożliwieniu klubom osiągnięcia lepszych wyników niż dotychczas, przez poparcie finansowe działalności klubów.

Powstało więc wiele nowych klubów, natomiast park szybowców nie zwiększył się od 1950 roku.

W związku z powyższymi faktami RNAC zdecydował się na opracowanie planu inwestycji szybowcowych, które powinny być realizowane w ciągu dziesięciu lat. Z uwagi na doskonałe wyniki jakie dają loty żaglowe (wstępny trening do lotów samolotowych) rząd po dość długich pertraktacjach zdecydował się na sfinansowanie planu i w 1954 roku rozpoczęto wprowadzać go w życie. Zakupiono dotychczas następujący sprzęt: szybowce jednosobowe — 10 „Grunau Baby", 1 „Sky" i 14 „Skylark-II"; dwuosobowe: 2 „Skylark III", 6 „Goevier", 18 „Rhönlerch" oraz 11 wyciągarek.

W międzyczasie zbudowano cztery hangary dla szybowców. Park szybowcowy RNAC składa się obecnie z: 3 „Slingsby", 12 „Goevier", 18 Rhönlerch" i 1 „Kranich" — razem 34 szybowców dwumiejscowych. Szybowce jednomiejscowe: 33 Grunau Baby II b", 7 „Slingsby Perfect", 1 „Minimoa", 5 „Olimpii", 14 „Skylark II", 2 „Slingsby Sky", 2 „Sligsby Skylark III" — razem 65.

Niezależnie od tego niektóre kluby posiadają własne szybowce. Jest ich około 25, różnych typów.

Osiągnięcia szybownictwa holenderskiego w latach	1955	1956
starty klubowe	39 138	49 317
wylatane godziny w klubach	5 552	6 308
starty w ośrodkach	8 298	10 217
wylatane godziny w ośrodkach	1 424	1 905
szybowcowa kategoria „B"	304	289
„ „C"	119	86
Srebrna Odznaka Szybowcowa	24	20
Złota Odznaka Szybowcowa	3	1
diamenty	1	8

SZYBOWNICY HOLANDII O SOBIE I O NAS

ROZMAWIAMY z kierownikiem ekipy holenderskiej panią Anną de Boer:

— Chcielibyśmy, aby Pani podzieliła się swymi wrażeniami z pobytu w Polsce.

— Spotkaliśmy się z wielką uprzejmością ze strony władz i ludności, ale i z niezbyt dobrymi drogami. Przybycie o tydzień wcześniej przed mistrzostwami pozwoliło nam na przeprowadzenie intensywnego treningu. Wyżywienie bardzo nam odpowiada, chociaż lubimy spożywać więcej jarzyn i mniej mięsa. Przyjeżdżając tutaj nie spodziewaliśmy się, że będziemy czuli się tak dobrze. Bardzo nam się podobają polskie dziewczęta, są ładne i zawsze uśmiechnięte.

— Szybownicy holenderscy mało są znani w Polsce. Czy Pani mogła by opowiedzieć o nich w kilku słowach?

— Chętnie. Willem Toutenhoofd ma Diamentową Odznakę Szybowcową. Ustanowił on dwa krajowe rekordy w przelocie po trasie trójkąta 100 km i 200 km. W Saint Yan zwyciężył w konkurencji przelotu otwartego, lądując w nocy na polu słoneczników. Jego pomocnikiem jest Maria Korenhof, mężczyzna o wzroście dwóch metrów, świetny kierowca samochodowy i doskonały mechanik szybowcowy. Johannes Kaay ma Złotą Odznakę Szybowcową. Próbował on zdobyć w Polsce w czasie treningu przed mistrzostwami diament w przelocie po trasie trójkąta, ale na jednym z punktów kontrolnych nie został zauważony. Sprzyjające warunki meteo pozwalają nam na wykonywanie z Holandii lotów w kierunku Francji, oczywiście po przekroczeniu granic Belgii i Francji. Na mistrzostwach Holandii w ubiegłym roku jedyny pilot zagraniczny Francuz Lacheny w locie otwartym przebył odległość 730 km, a Toutenhoofd 561 km.

— Jak się Pani podoba organizacja mistrzostw świata i co sądzi Pani o polskim szybownictwie?

— Organizacją mistrzostw jesteśmy zachwyceni, szczególnie podoba się nam sprawny start szybowców. Zadowoleni jesteśmy z prędkości polskich samolotów holujących. Nie jesteśmy przyzwyczajeni do lotów ciągnionych za samolotem na krótkiej lince holowniczej. Warunki termiczne w Lesznie jak dotychczas nie były lepsze od holenderskich. Jeśli chodzi o polskich szybowników, to uważamy, że są oni doskonali, a polska akrobatyka jest fascynująca. Moim zdaniem Polacy mają idealne warunki do rozwoju szybownictwa. Ich pola są rozległe i prawie każde nadaje się na lądowisko. Chcielibyśmy bardzo, aby kilku holenderskich pilotów przyjechało do Polski z zamiarem szkolenia się w akrobacji szybowcowej. Pragnęlibyśmy również, aby polscy piloci mogli przybyć do Holandii.

HANS SCHWING

ZAWODNICY HOLANDII

Willem Toutenhoofd

Johannus Kaay

20 LIPCA — DZIEŃ LOTNICTWA ZSRR

W pokazach wezmą udział polscy piloci szybowcowi

W niedzielę 20 lipca br. naród radziecki obchodzić będzie po raz 25 tradycyjny Dzień Lotnictwa. W dniu tym jak co roku na lotnisku Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. P. Czkałowa w Tuszyno odbędzie się wielka rewia powietrzna.

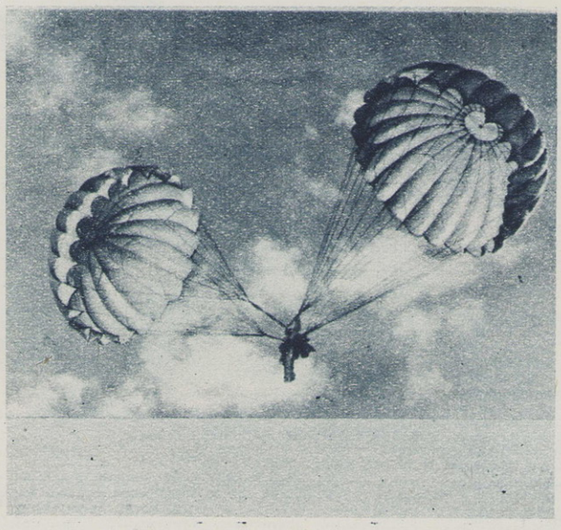
Jak poinformował na łamach prasy radzieckiej zastępca przewodniczącego CK DOSAAF, Bohater Związku Radzieckiego, generał-lejtenant T. F. Kucewałow, cały program tegorocznych pokazów przygotowuje młodzież tej organizacji.

W roku bieżącym, w odróżnieniu od poprzednich lat, w święcie tym wezmą udział tylko sportowcy-lotnicy. Przewiduje się udział ponad 1 000 czołowych lotników sportowych.

W tym roku w pokazach wezmą czynny udział po raz pierwszy przedstawiciele lotnictwa sportowego krajów socjalistycznych: Polski, Bułgarii, Czechosłowacji, Węgier i Rumunii.

Centralny pokaz w Tuszyno zainauguruje podniesienie na balonie flagi państwowej ZSRR. Następnie dwa śmigłowce wystartują z portretami Marksa i Lenina, a w ślad za nimi — samoloty z transparentami.

Na pierwszą część programu złożą się pokazy szybowcowe, w ramach których przewidziane są m. in. figury wyższego pilotażu na polskich szybowcach. Ponadto pilot polski Jerzy Adamek zademonstruje moskwiczanom start i hol szybowca za śmigłowcem. Wystąpi także Polak Tadeusz Śliwak oraz trzej szybownicy czechosłowaccy.

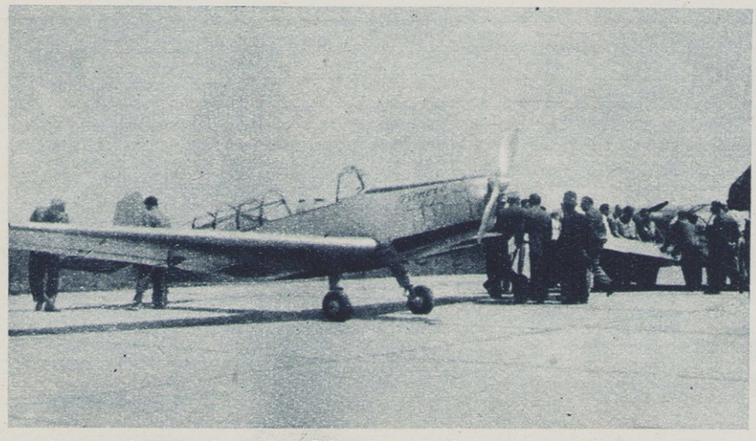


W drugiej części programu udział wezmą śmigłowce. Przewidziany jest m. in. szereg ćwiczeń gimnastycznych na trapezie przyczepionym do śmigłowca.

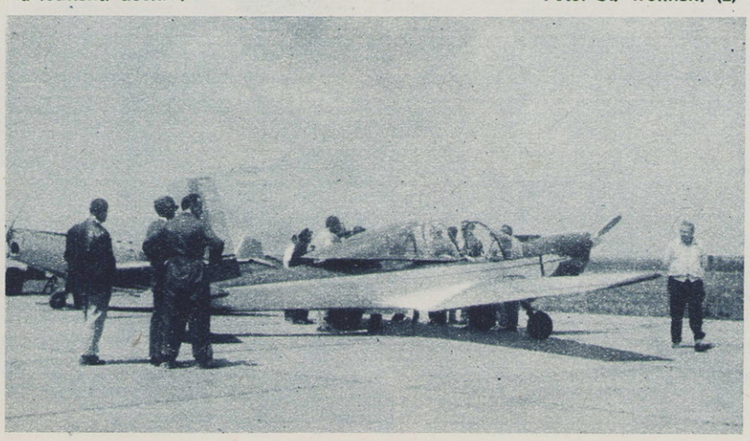
W Tuszyno można będzie zobaczyć także pokazy w wykonaniu wybitnych pilotów rumuńskich i mistrza świata w akrobacji samolotowej na 1957 r. Vilema Kristę z Czechosłowacji. Nad głowami widzów przelecą również najnowsze radzieckie samoloty pasażerskie „Tu-104a", „Tu-114", „Il-18", „An-10" i „Pszczółka".

Na zakończenie parady skakać będą czołowi spadochroniarze radzieccy.

Meta Sokol i Zlin-226 na warszawskim lotnisku



Czechosłowackie samoloty: Meta-Sokol (na zdjęciu poniżej) i Zlin-226 (powyżej) na lotnisku Gociaw. Foto: St. Woliński (2)



Firma „Omnipol", reprezentująca na Targach Poznańskich czechosłowacki przemysł lotniczy, zorganizowała dla naszych fachowców pokaz samolotów Meta Sokol i Zlin-226 na lotnisku Gocław. Na pokazie obecny był radca Ambasady CSR w Warszawie Jan Bukal.

Meta Sokol — to rzeczywiście niezwykle udana, stojąca na najwyższym światowym poziomie konstrukcja. Cena samolotu — 55 tys. rubli. Zlin-226 „Trener" jest — jak wiadomo — ewolucją Zlinów 26 i 126. Pilot Miloslav Kocir zademonstrował na nim pełną akrobację. Obydwa samoloty pilotowali później nasi lotnicy, zgodnie podkreślając ich wysokie walory.

Jak nas poinformowano Aeroklub PRL zamierza zakupić znajdujące się w Polsce egzemplarze tych maszyn dla przeprowadzenia prób eksploatacyjnych.

R. Szub.

ZE ŚWIATA

PIERWSZA JEDNOSTKA OPERACYJNA LUFTWAFFE

Na lotnisku Noervenich rozpoczęła służbę pierwsza jednostka operacyjna lotnictwa wojskowego NRF — eskadra bombowców myśliwskich. Eskadra składa się z dwóch kluczy po 25 samolotów produkcji amerykańskiej typu „F-84-F", które Luftwaffe otrzymała od Stanów Zjednoczonych w prezencie. Eskadra bombowców myśliwskich ma być na jesieni bieżącego roku podporządkowana dowództwu NATO.

Minister obrony NRF Strauss zapowiedział, że utworzonych zostanie 7 dalszych eskadr bombowców myśliwskich. Jedna z nich obejmie służbę 2 lipca, druga — 23 lipca. Do marca 1959 roku uruchomione zostaną trzy klucze bombowców myśliwskich. Minister podziękował Stanom Zjednoczonym za samoloty, a Wielkiej Brytanii za personel techniczny, który prowadził przeszkolenie załóg.

OBRADY KOMITETU DO SPRAW PROMIENIOWANIA RADIOAKTYWNEGO

W Nowym Jorku zakończyły się obrady naukowego komitetu ONZ do spraw promieniowania radioaktywnego, które miały na celu opracowanie obszernego raportu dla Zgromadzenia Ogólnego ONZ. Obrady przewidziane na okres około dwóch tygodni zostały zakończone po 5 dniach, ponieważ członkowie komitetu jednomyślnie zatwierdzili projekt raportu. Eksperci 15 krajów, wśród nich naukowcy z ZSRR i USA, stwierdzają zgodnie, że niebezpieczeństwo promieniowania radioaktywnego w stopniu, w jakim istnieje ono obecnie może wpływać na rozpowszechnienie się białaczki i raka kości oraz zagrażać genetycznemu rozwojowi ludzkości.

Raport komitetu opracowany jest z naukowego punktu widzenia, wyciągnięcie wniosków politycznych pozostawiono Zgromadzeniu Ogólnemu NZ. Zostanie on opublikowany w początkach lipca, a następnie poddany dyskusji na genewskiej konferencji poświęconej zagadnieniom pokojowego wykorzystania energii atomowej. (sz)

UCZONYM JAPOŃSKIM NIE POWIODŁA SIĘ PRÓBA Z RAKIETĄ

Jak donoszą z Tokio, w pobliżu Akita uczeni japońscy przeprowadzili próbę z rakietą „Kappa-6", której przewidywany pułap wynosi 60 km. Eksperyment nie udał się. Dwustopniowa rakieta, w której umieszczono instrumenty naukowe, osiągnęła wysokość zaledwie 6 km, po czym spadła do Pacyfiku. (sz)

BALONY PROPAGANDOWE NATO NAD TERYTORIUM NRD

Agencja ADN donosi, że w ostatnich tygodniach organizacje szpiegowskie wypuściły nad obszar Niemieckiej Republiki Demokratycznej balony z proatlantyckimi materiałami propagandowymi.

Balony te zagrażają w dużej mierze bezpieczeństwu lotów nad obszarem Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

Spadające balony wyrządziły poza tym w wielu wypadkach duże szkody materialne i zagrażały życiu ludzi. Ośrodki wypuszczania tych balonów znajdują się m. in. w pobliżu Helmstadt, w Lichtenfels i w innych miejscowościach powiatu Kronach, w Hof i Braunlage, jak również w Schoeningen. (sz)

KTO KOCHA ŻYCIE, TEN PODRÓŻUJE SAMOLOTEM

Kto chce podróżować stosunkowo bezpiecznie i osiągnąć cel podróży, ten wybiera kolej lub samolot. Nigdzie nie czyha na człowieka tyle niebezpieczeństw, co na ulicy. Z danych statystycznych ogłoszonych przez UNESCO (Organizacja do Spraw Oświaty, Nauki i Kultury ONZ), niebezpieczeństwo utraty życia na ulicy jest dziesięciokrotnie większe niż w powietrzu, czy też podczas podróży koleją. Przeszło 70% wszystkich wypadków kończących się śmiercią wydarza się na ulicy.

Ze sprawozdania UNESCO wynika, iż w roku 1955 w 14 krajach zachodnio-europejskich poniosło śmierć 35 tys. osób. Przeszło 600 tys. było rannych. Z ostatnich danych statystycznych wynika, iż w Europie zachodniej na każde 100 milionów przejechanych kilometrów przypada 18 zabitych na ulicy, w porównaniu z 10 w W. Brytanii i tylko 5 w USA.

NOWI PILOCI ŚMIGŁOWCOWI

Grupa techników, instruktorów i pilotów wraz z komisją egzaminacyjną przy śmigłowcu sanitarnym Ministerstwa Zdrowia. Foto: St. Wielgus (3)

W dniu 28 maja br. zakończył się w Świdniku k/Lublina kurs pilotażu śmigłowcowego zorganizowany przez WSK Świdnik, przy współudziale i pomocy Wojsk Lotniczych.

Celem kursu było powiększenie, szczupłej jak dotąd, kadry pilotów śmigłowcowych dla potrzeb przemysłu i lotnictwa sanitarnego oraz sprawdzenie przydatności do szkolenia pierwszego, wyprodukowanego w Polsce egzemplarza wersji szkolnej (dwuster) śmigłowca SM-1.

W szkoleniu udział wzięli piloci: Szymankiewicz i Więckowski (Ministerstwo Zdrowia), inż. Wasil, mjr Cypelt oraz autor niniejszego artykułu (Inst. Lotn.).

Kierownictwo kursu spoczywało w doświadczonych rękach Antoniego Grabowskiego, szkolenie prowadzili instruktorzy: Kosioł i Gajewski oraz kpt. Wiącek, kpt. Ochalik i por. Papajski.

Kurs zakończył się egzaminem państwowym, który w imieniu Departamentu Lotnictwa Cywilnego przyjęła komisja w składzie inż. Witkowski, inż. Wojciechowski i instr. pil. Gajewski.

Czytelników „Skrzydlatej Polski" zainteresuje zapewne przebieg i metoda szkolenia oraz wrażenia jakie wynieśli z kursu nowi adepci sztuki latania na śmigłowcach.

W chwili obecnej szkolenie odbywa się według programu podobnego do tego, jaki obowiązuje w Związku Radzieckim. Ogólnie biorąc przewiduje on następującą kolejność zadań (z pominięciem przygotowania naziemnego):

1. Start, zawis i lądowanie.
2. Zwroty w zawisie.
3. Przemieszczanie na małej prędkości w przód, bokiem i do tyłu.
4. Mały krąg — wysokość 100 m z dwoma lądowaniami na przeciwległych skrajach lotniska.
5. Duży krąg — odpowiednik kręgu samolotowego.
6. Strefa — zadanie podobne jak w szkoleniu samolotowym, z uwzględnieniem specyfiki śmigłowca, np. jednym z ćwiczeń jest autoratacja — odpowiednik lotu ślizgowego samolotu.
7. Lądowanie na autorotacji z wyłączonym silnikiem.
8. Loty samodzielne po kręgu, do strefy i na trasach nawigacyjnych.
9. Lot na pułap zawisu — czyli zapoznanie się z zachowaniem śmigłowca na wysokości, przy której nadmiar mocy w zawisie jest równy zeru (w praktyce lot wykonuje się na nieco mniejszej wysokości).

Szymankiewicz i Więckowski zamieniają miejsca. Zmęczona twarz wysiadającego pilota najlepiej świadczy o wysiłku jaki włożył w ciągu tych kilkunastu minut w trudną naukę pilotażu śmigłowcowego.

Przeszkolenie wg. programu instruktorskiego obejmowało przerobienie niektórych zadań z drugiego (instruktorskiego) siedzenia. W wersji szkolnej śmigłowca SM-1 miejsce instruktora znajduje się w tylnej prawej części kabiny (patrz zdjęcie). Z miejsca tego instruktor nie ma dostępu do dźwigni sterowania przysłon chłodzenia oleju i głowic silnika oraz do pokręteł wyważenia podłużnego i poprzecznego (bardzo ważne), co w połączeniu z asymetrią położenia siedzenia stwarza konieczność zapoznania się w kilkunastu lotach w nieco odmiennym pilotażem.

Ostatnią fazą szkolenia praktycznego są loty egzaminacyjne, obejmujące: zawis, przemieszczanie się po obwodzie kwadratu 50 x 50 m na stałej wysokości (~ 3 m) i bez zmiany położenia osi podłużnej kadłuba, lot po kręgu oraz lot do strefy.

Wrażenia i wnioski uczestników kursu są na ogół zgodne:

Pilotaż śmigłowca jest dużo trudniejszy od samolotowego, niemniej przyswajalny dla każdego przeciętnego pilota.

Nawyki pilotażu klasycznego nie przeszkadzają w osiągnięciu precyzji w pilotażu śmigłowcowym. Wręcz odwrotnie — wyszkolenie surowego adepta na pilota wymagałoby dużo większego nalotu, co jest niecelowe z punktu widzenia ekonomiki (godzina lotu samolotu wielokrotnie tańsza od godziny lotu śmigłowca).

Przyswajalność pilotażu śmigłowcowego nie jest funkcją ogólnego nalotu ucznia. Wylot samodzielny uczestników kursu zamykał się w granicach 3—7 godzin z instruktorem, przy zróżnicowaniu ogólnego nalotu od 300 do 3 500 godzin. Wartości te nie leżały względem siebie w żadnej zależności. Zasadnicze znaczenie mają — moim zdaniem — osobiste zdolności ucznia oraz jego odporność psychiczna i fizyczna (tak, fizyczna!). Niemniej uważam, że istnieje pewne minimum nalotu, głównie samolotowego, bez którego szkolenie byłoby utrudnione. Wydaje mi się, że mieści się ono w granicach 100 godzin. Nalotu ogólnego nie należy jednak niedoceniać, zapewne odbije się on pozytywnie na dalszej samodzielnej pracy pilota w formie już nabytego doświadczenia lotniczego.

Odnośnie stosowanej metody szkolenia, jestem zdania że mimo dużej skuteczności jest ona zbyt męcząca psychicznie i fizycznie dla ucznia, przynajmniej przy szkoleniu na śmigłowcu SM-1 sz. Wydaje się, że z tego punktu widzenia korzystnym byłoby rozpoczęcie szkolenia od małego i dużego kręgu oraz strefy, a po ich wstępnym opanowaniu przejść do najtrudniejszej części szkolenia, jaką jest bez wątpienia nauka startu, zawisu i lądowania oraz zwrotów i przemieszczeń. Program taki byłby pełnym odpowiednikiem programu szkolenia samolotowego, który ma przecież już za sobą okres doświadczeń. Zapewne, nalot konieczny do samodzielnego wylotu ucznia zwiększyłby się nieco, niemniej końcowy nalot utrzymałby się najprawdopodobniej w dotychczasowych granicach tj. w 8—12 godzinach.

Wydaje się, że stosując w ten sposób zmodyfikowany program, wyszkolenie na śmigłowcu SM-1 sz słabszych fizycznie jednostek (np. kobiet) nie byłoby trudne. Słuszność powyższych propozycji należałoby oczywiście skonfrontować z praktyce.

Kończąc tę krótką dyskusję chciałem dodać, że grupa nasza najwyżej spośród zalet instruktora nauczyła się cenić jego spokój i pozostawianie uczniowi dużej swobody. Właściwie od samego początku szkolenia uczeń (będący przecież już pilotem innej specjalności) widzi swe błędy i stara się je eliminować co przyznać trzeba, początkowo idzie bardzo wolno. Potrzeba mu jednak tylko spokoju instruktora i względnej swobody, a koordynacja i pewność ruchów przychodzi sama z czasem.

Na zakończenie korzystając z okazji chcę w imieniu naszej grupy przesłać tą drogą zarówno pionowi lotnemu jak i technicznemu Wydziału „Start" WSK Świdnik krótkie

Dziękujemy.

Inż. STANISŁAW WIELGUS

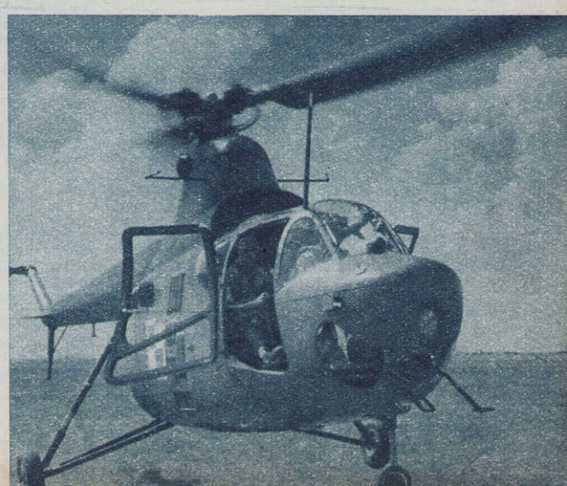
★

Pogląd inż. St. Wielgusa na program według którego szkoli się u nas pilotów śmigłowcowych jest interesujący i zasługuje na zbadanie, w szczególności odnośnie kolejności zadawanych ćwiczeń. Dobrze byłoby, np. przy okazji następnego kolejnego szkolenia pilotów, pewną część grupy spróbować eksperymentalnie nauczać „od tyłu", tj. rozpoczynając program od lotów na wysokości z prędkością do przodu. Istnieją jednak uzasadnione obawy, że w wyniku kiedy nalot ulegnie wzrostowi, a to przecież nie jest pożądane z ekonomicznego punktu widzenia (koszt 1 h lotu SM-1 ok. 8 000 zł).

Psychiczne załamywanie się uczniów („...ja się tego nigdy nie nauczę...") po pierwszych lotach wiszących (wg. obecnego programu — początek szkolenia) jest zjawiskiem stwierdzonym. Mija ono jednak szybko lub wręcz nie występuje w ogóle, jeśli uczeń jest uprzedzony co do trudności na jakie napotyka w zawisie, no i, jeśli dawka pierwszych lotów nie jest przeciągana aż do granic fizycznego wyczerpania. Dużą rolę mają tu do odegrania instruktorzy.

Program radziecki, którego odbiciem (choć nie na 100% wiernym) jest program świdnicki jest wynikiem dużego doświadczenia ZSRR w tej dziedzinie i zbyt pochopnie nie powinien być reformowany. Niemniej krytyczna ocena jego prawidłowości na drodze eksperymentu może być ciekawa.

R. W.



Przerabiamy już program instruktorski — loty z drugiego fotela.

(Prawo przedruku zastrzeżone)

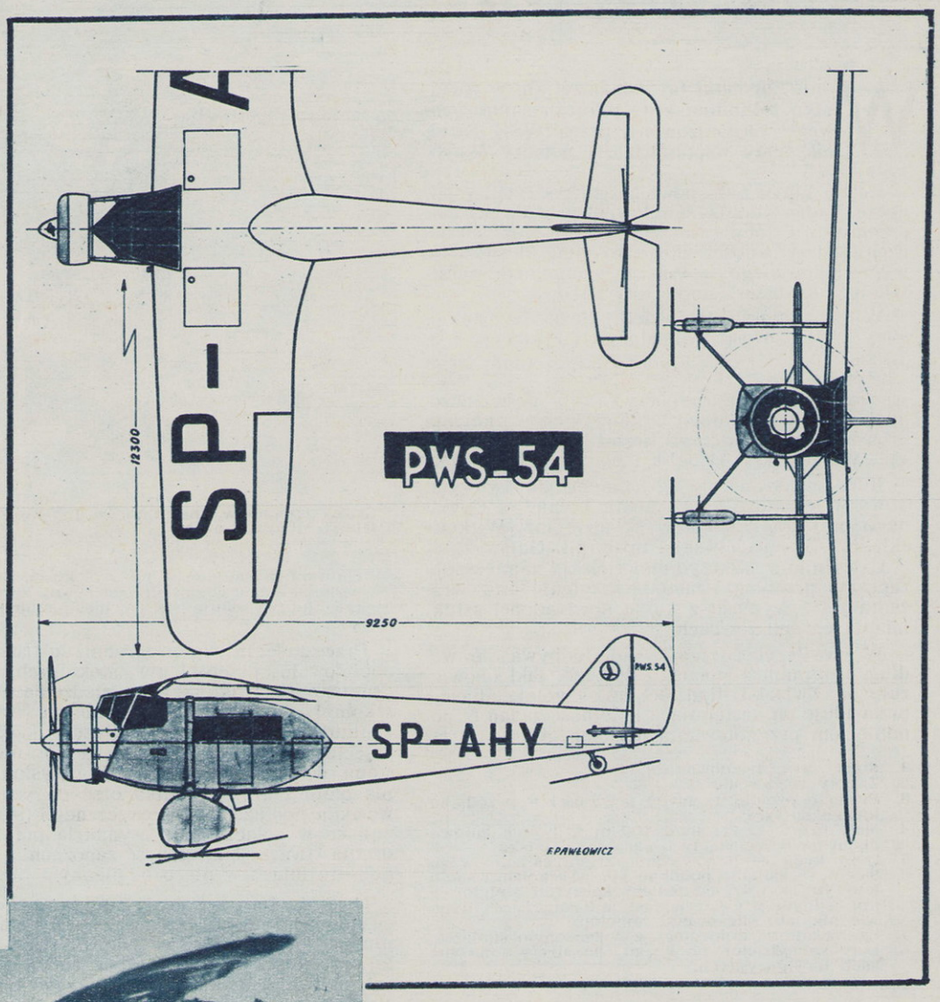
SAMOLOT KOMUNIKACYJNY PWS-54

SAMOLOT komunikacyjny Podlaskiej Wytwórni Samolotów PWS-54, ukończył w lipcu 1933 r. z wynikiem pomyślnym próby w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa i wszedł do eksploatacji próbnej w Polskich Liniach Lotniczych „Lot". Po wylataniu kilkunastu godzin w lotach pocztowych i specjalnych, PWS-54 powrócił do Wytwórni celem dokonania drobnych poprawek i uzupełnień. Po tym samolot wrócił na linie, gdzie w dalszym ciągu był używany do lotów specjalnych i służbowych.

Był to grzbietopłat konstrukcji mieszanej, zabierający czterech pasażerów i dwóch członków załogi. Płat wolnonośny, dwudźwigarowy był konstrukcji całkowicie drewnianej, o pokryciu sklejkowym. Dwa zbiorniki paliwowe o łącznej pojemności 320 litrów umieszczone były po obu stronach środkowej części płata. Kadłub, którego szkielet był wykonany ze spawanych rur stalowych, miał pokrycie płócienne. Kabina pasażerska o wymiarach: długość — 1,80 m, szerokość — 1,05 m i wysokość — 1,25 m znajdowała się pod płatem i posiadała drzwi wejściowe z lewej strony. Na przodzie umieszczone były dwa fotele, za którymi znajdowała się kanapa, przeznaczona dla dwóch podróżnych. Bagażnik znajdował się za kabiną pasażerską, z drzwiami umieszczonymi z prawej strony kadłuba. Kabina pasażerska zaopatrzona była w wentylację i ogrzewanie. Szkielet usterzenia z profilowanych rurek stalowych, z pokryciem płóciennym. Usterzenie poziome nastawne w locie, ster wysokości kompensowany. Podwozie trójgoleniowe, z amortyzacją olejowo-powietrzną typu PZL w głównej goleni. Główne koła podwozia zaopatrzone były w owiewki wytłaczane z blachy duralowej. Owiewki te dla ułatwienia wymiany kół, były otwierane i składały się z dwóch części. Zamiast płozy ogonowej, w tyle kadłuba znajdowało sie skrętne kółko ogonowe. Główne koła podwozia typu Bendix.

Samolot PWS-54 wyposażony był w silnik gwiazdowy Skoda — Wright J5 o mocy 220 KM oraz metalowe śmigło Ratier.

FELIKS PAWŁOWICZ



DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	—	12,30 m
Długość	—	9,25 m
Wysokość	—	2,53 m
Pow. nośna	—	21,30 m²
Ciężar własny	—	940 kG
Ciężar w locie	—	1 500 kG
Obciążenie pow.	—	72 kG/m²
Obciążenie mocy	—	6,95 kG/KM
Prędkość max.	—	231 km/h
Prędkość max. na wys. 1 000 m	—	230 km/h
Czas wznoszenia na 1 000 m	—	4 min 10 sek
Pułap teoretyczny	—	4 500 m
Pułap praktyczny	—	4 000 m
Zasięg	—	1 000 km

Co o lotnictwie piszą inni

ZA I PRZECIW

(1.VI.58). „Lotniczy rekord szybkości należał przez pewien okres czasu do brytyjskiego pilota P. Twissa. Wynosił on 1811 kilometrów na godzinę. (Właściwie 1 822 km/h — przyp. red.). Rekordzistę świata wymierzono niedawno mandat karny za to, że w śródmieściu Londynu jechał swoim samochodem zbyt wolno".

YORKSHIRE POST

(1.VI.58). Pismo opublikowało apel marszałka lotnictwa Hugh Lloyde o składanie ofiar na pomoc dla inwalidów i dla sierot po polskich członkach sił powietrznych poległych w walkach 1940—1945 w ramach RAF-u: „18 lat temu zbliżaliśmy się do najbardziej krytycznego momentu wojny. Obronę naszego kraju stanowiło wówczas niewiele dywizjonów myśliwskich. Na szczęście w tym niezwykle ważnym okresie przyszli nam z pomocą lotnicy polscy, którzy już uprzednio walczyli w Polsce i Francji. 18 lat temu ówczesny minister lotnictwa, Archibald Sinelair powiedział: — Brak wyszkolonych pilotów uniemożliwiby nam dostarczenie załóg, które potrzebne były dla pokonania Luftwaffe i zwyciężenia w walce o Wielką Brytanię, gdyby waleczni Polacy nie przyszli z pomocą. — Walczyli oni razem z nami i mamy wobec nich dług wdzięczności, którego nigdy nie spłacimy. Jednakże możemy w pewnej bardzo małej mierze spłacić go przez udzielenie pomocy tym, którzy są inwalidami oraz rodzinom tych lotników polskich, którzy zginęli".

HISTORY TODAY

(VI.1958). Londyński miesięcznik historyczny w źródłowym artykule z licznymi współczesnymi rysunkami przypomina dzieje pierwszego bombardowania miasta z powietrza. Stało się to w połowie lipca 1849 r. podczas oblężenia Wenecji przez Austriaków. Niewielkie balony cieplne (najwyżej ½ godz lotu) z bombami 13-kilowymi (specjalne urządzenie czasowe zwalniało pocisk o zapalniku uderzeniowym) nie przyniosły miastu większych szkód, wybuchając za to najczęściej wśród oblężniczych wojsk austriackich. Austriacy mieli największy kłopot ze zmiennym wiatrem — przenosili stanowiska i sprzęt dookoła Wenecji i w rezultacie wypuścili balony z okrętu.

ŻYCIE WARSZAWY

(11.VI.58). „Po przeszło 25 latach pracy lotnisko cywilne w Katowicach zostało definitywnie zamknięte. Trwające już od kilku miesięcy obsuwanie się ziemi na terenie pola wzlotów — spowodowane pracami górniczymi — przybrało rozmiary zagrażające bezpieczeństwu. Za otwarciem nowego lotniska cywilnego przemawia fakt, że można to zrobić stosunkowo niewielkim kosztem. Proponowany teren jest bowiem całkowicie uzbrojony, potrzeba jest więc tylko osłona radiowa i postawienie budynku portu lotniczego. Wszystko razem nie przekroczyłoby chyba sumy 2,5 mln zł. Trzeba jednak zapewnić, aby pasażerów dowożono na lotnisko szybkimi i wygodnymi autobusami. Jeżeli nawet decyzja otwarcia nowego lotniska zapadnie szybko, to w każdym razie Katowice będą pozbawione bezpośredniej komunikacji lotniczej przez najbliższe kilkanaście miesięcy".

THE TIMES

(6.VI.1958). Połączenie śmigłowca i wiatrakowca z samolotem, pierwsza na świecie maszyna pasażerska pionowego startu „Rotodyne" wytwórni Fairey Aviation Company — odbyła pierwszy pokaz publiczny. Jak już donosiła „Skrzydlata" „Rotodyne" wzniosła się w powietrze po raz pierwszy 6.XI. ub. roku, ale dopiero 10.IV bieżącego roku odbyła dłuższy lot w poziomie. „Rotodyne" ma za sobą stosunkowo bardzo niewiele startów — 90. Przewidywana prędkość 300 km/h z 48 pasażerami przy zasięgu 640 km. Dotychczasowe wyniki prób są pomyślne, jednak koszty budowy prototypu i dwu ulepszonych wersji są tak wielkie, że wytwórnia zwróciła się do rządu o pomoc finansową. Dotychczas przyobiecane sumy są zbyt skromne — oświadczył prezes wytwórni G. W. Hall. Koszty ogólne będą olbrzymie, zawierać się będą między 8—10 mln funtów szterlingów.

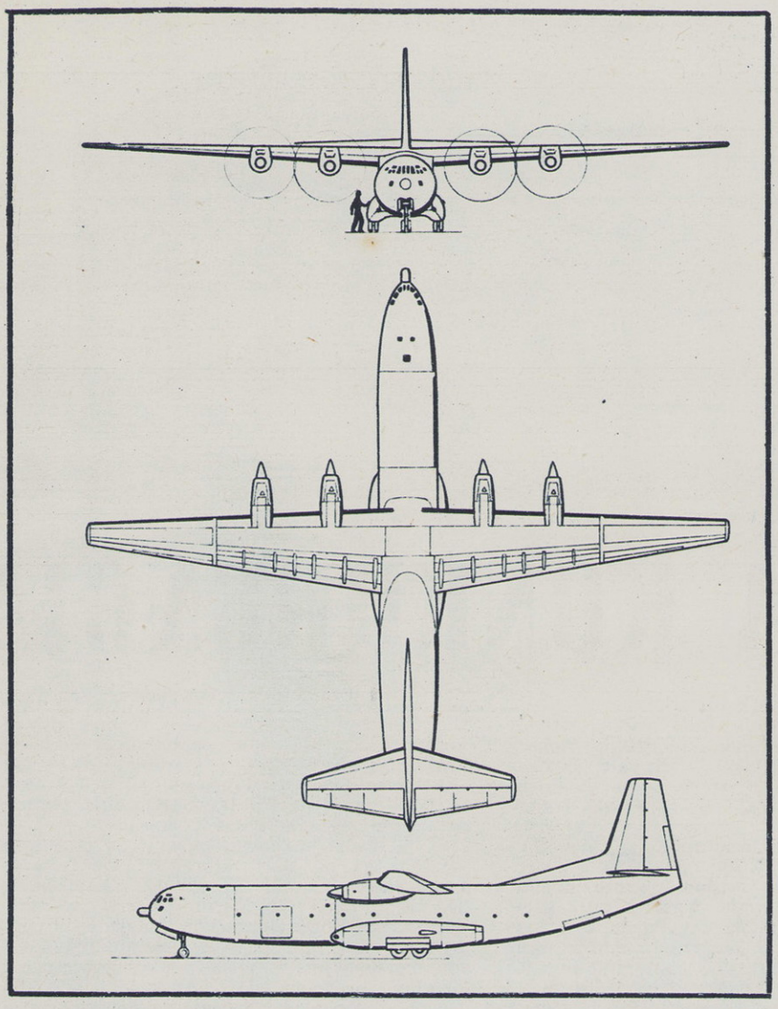
POLITYKA

(7.VI.1958). W dowcipnych i ciętych „Drobnych Wiadomościach Krajowych" czytamy: „Jak donoszą nasi korespondenci ludność licznych wsi w Polsce przygotowuje się do przyjęcia drugiego Ogólnopolskiego Balonu, który będzie wypuszczony w najbliższym czasie. Jak już wiadomo pierwszy balon, który spadł na Lubelszczyźnie dostarczył ludności pracującej 1½ tony nylonu, 2 km sznurów do wieszania bielizny i wiele innych cennych surowców. Nic też dziwnego, że został on w mgnieniu oka rozebrany na części pierwsze. Drugi balon jeszcze korzystniej wpłynie na zaopatrzenie ludności wiejskiej w tekstylia — zbudowany jest bowiem z jeszcze cenniejszych materiałów. Jak nas informuje Ministerstwo Handlu rozpatrywana jest możliwość zaopatrywania ludności wiejskiej w tekstylia wyłącznie za pomocą balonów".

TRYBUNA MAZOWIECKA

(5.V.1958 r.). W artykule „Chłopiec z Pruszkowa mistrzem Kanady" czytamy: „Przed kilku dniami cała prasa kanadyjska doniosła, że mistrzem samochodowym tego kraju został Polak — inż. L. Chełmiński. Tuż przed wybuchem drugiej wojny światowej Leszek, wychowanek gimnazjum Zana w Pruszkowie i wybitny tamtejszy sportowiec, ukończył podchorążówkę lotniczą w Deblinie. Podczas działań wojennych Chełmiński był lotnikiem w dywizjonie polskim w Anglii, dosługując się stopnia majora. Po wojnie ukończył politechnikę i dziś pracuje w fabryce samolotów w Kanadzie.

Chełmiński ma zamiar w tym roku odwiedzić Polskę i rodzinny Pruszków oraz nawiązać szereg kontaktów ze sportowcami i lotnikami sportowymi naszego kraju.



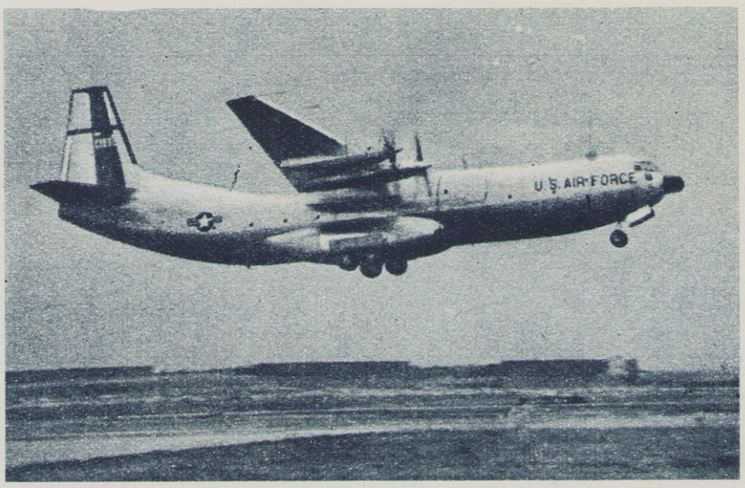
DOUGLAS C-133 A ● USA

JEDNYM z największych samolotów transportowych świata jest samolot Douglas C-133 A. Zbudowany z przeznaczeniem specjalnym dla transportu wojskowego — oddziałów lub sprzętu bojowego — C-133 A może jednak być przystosowany do przewozu pasażerów. Olbrzymi kadłub może pomieścić aż 200 pasażerów. W wersji transportowej komora kadłuba pomieści 45 ton ładunku. Duże drzwi umieszczone w spodzie tylnej części kadłuba umożliwiają bezpośrednie ładowanie do wnętrza samolotu samochodów, a nawet czołgów. Komora ładunkowa jest ciśnieniowa co umożliwia loty wysokościowe.

Samolot C-133 A jest górnopłatem. Skrzydła odznaczają się dużym wydłużeniem. Usterzenie wolnonośne.

Podwozie wielokołowe. Boczne zespoły kół (po cztery koła) wciągane są w locie w specjalne gondole umieszczone z boków kadłuba. Koła przednie wciągane do przodu kadłuba.

Napęd samolotu stanowią cztery silniki turbośmigłowe Pratt Whitney T-34 o mocy 6 000 KM każdy. Śmigła trójłopatowe, przestawialne. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Osiągi:		
Rozpiętość	—	54,8 m	Prędkość max.	—	640 km/h
Długość	—	46,6 m	Prędkość przelot.	—	580 km/h
Wysokość	—	14,6 m	Zasięg	—	6 500 km
Ciężary:					
Ciężar własny	—	48 000 kG			
Ciężar w locie	—	111 000 kG			
Obciążenie mocy	—	4,6 kG/KM			

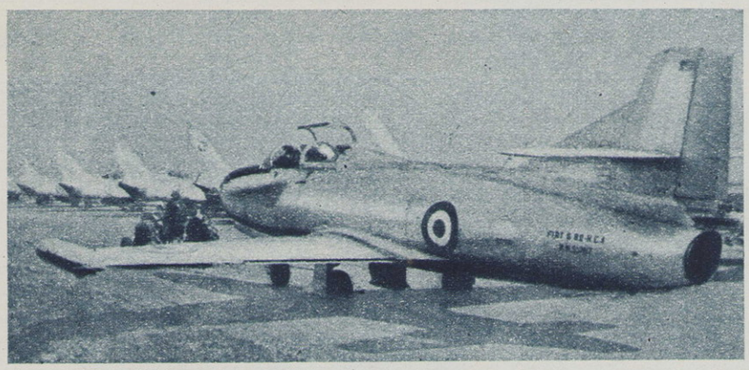
KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

FIAT G 82 ● WŁOCHY

BUDOWANY obecnie seryjnie dla włoskiego lotnictwa wojskowego samolot treningowy Fiat G 82 skonstruowany przez inż. Gabrielli i oblatany po raz pierwszy w 1954 r. jest ulepszoną wersją pierwszego powojennego odrzutowca włoskiego Fiat G 80.

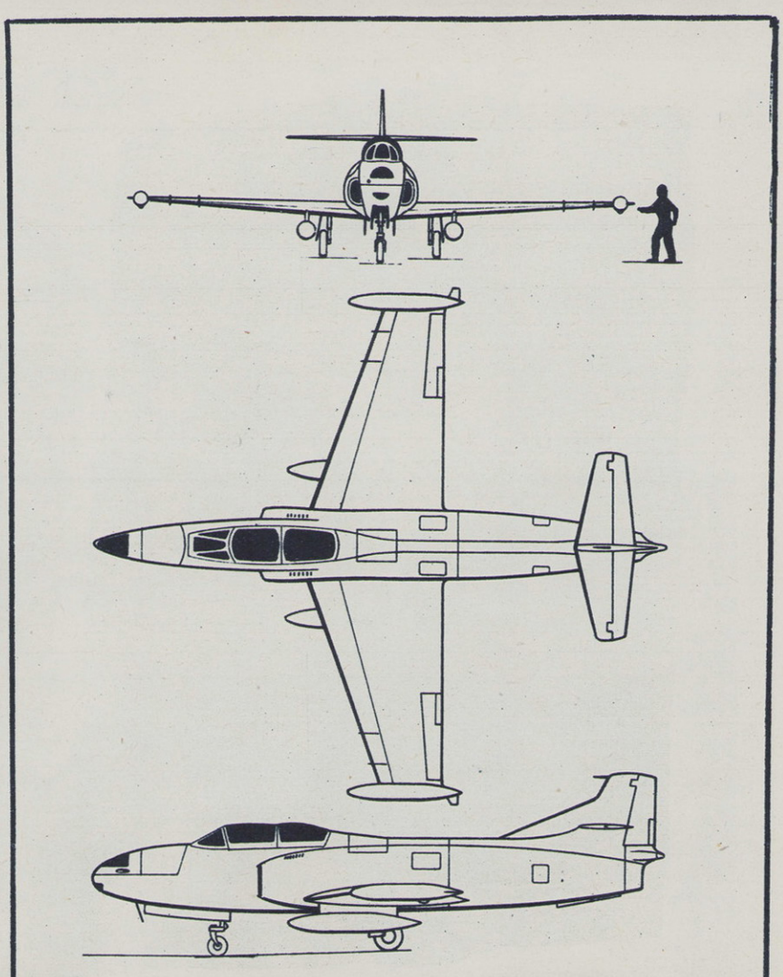
Fiat G 82 jest dwumiejscowym jednosilnikowym dolnopłatem przeznaczonym do treningu pilotów myśliwskich w lotach dziennych i nocnych. Skrzydła o obrysie trapezowym, przednia krawędź lekko skośna, tylne proste. Konstrukcja dwudźwigarowa, profil laminarny, klapy „krokodyle". Kadłub składa się z trzech części, rozłączalnych w razie potrzeby. W przedniej części mieści się wyposażenie radiowe i kabina załogi z miejscami w tandem. Dwuster. Część środkowa zawiera zbiorniki paliwa, w tylnej zaś umieszczony jest silnik. Konstrukcja kadłuba skorupowa. Usterzenie wolnonośne. Statecznik pionowy posiada charakterystyczną pietwę z przodu. Usterzenie wysokości zabudowane na statecznik pionowym. Podwozie trójkołowe wciągane w kadłub i skrzydła.

Silnik turboodrzutowy — Rolls Royce „Nene" 2/21 o ciągu 2 270 kG. Boczne chwyty powietrza. Wylot z tyłu kadłuba. Paliwo (1 755 l) mieści się w 2 zbiornikach kadłubowych, czterech skrzydłowych i dwóch zewnętrznych na końcach skrzydeł. Dodatkowe, zbiorniki podskrzydłowe mogą pomieścić 600 l. Uzbrojenie: karabin maszynowy lub działka oraz wyrzutniki dla bomb i rakiet. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Osiągi:		
Rozpiętość	—	11,82 m	Prędkość max. (3 000 m)	—	910 km/h
Długość	—	12,93 m	Graniczna liczba Macha	—	Ma = 0,88
Wysokość	—	4,07 m	Prędkość minimalna	—	180 km/h
Pow. nośna	—	25,14 m²	Czas wznoszenia na 6 000 m	—	5 min 30 sek
Wydłużenie	—	4,82	Czas wznoszenia na 9 000 m	—	10 min 30 sek
Ciężary:			Pułap	—	12 500
Ciężar własny	—	4 400 kG	Zasięg	—	1 600 km
Ciężar w locie	—	6 250 kG	Czas trwania lotu	—	2 h 45 min
Ciężar maksymalny	—	7 000 kG	Rozbieg	—	650 m
Obciążenie pow.	—	248,6 kG/m²			
Obciążenie mocy	—	2,75 kG/kG			

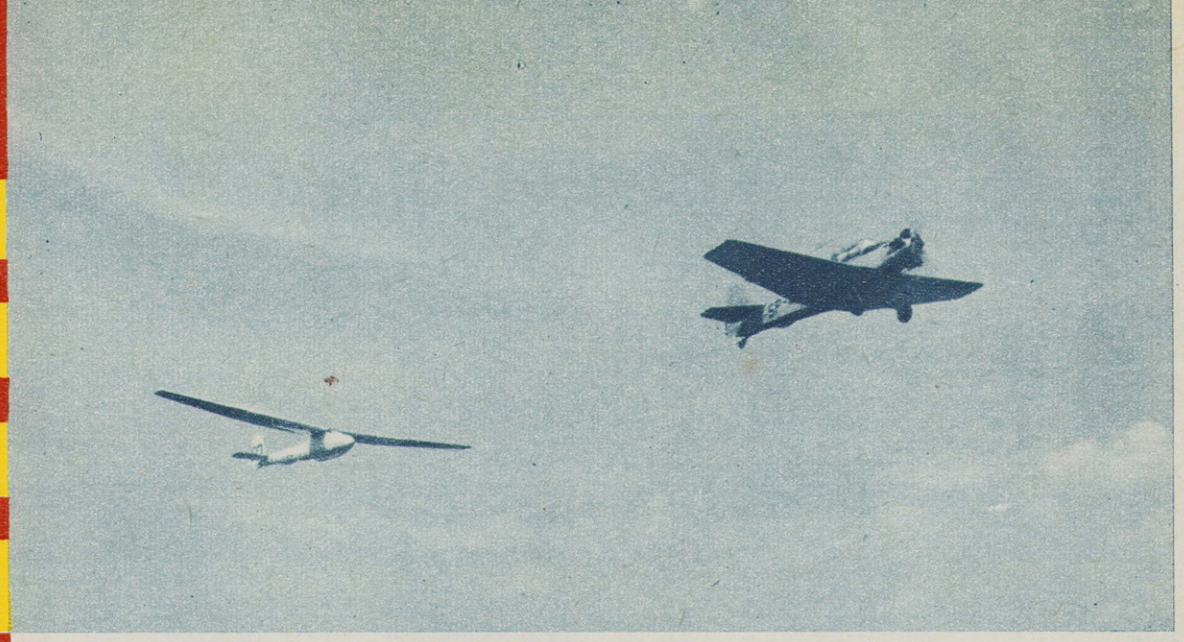


10 pięćsetek

44 x 300 km

9 diamentów

1 rekord krajowy



„Skylark-2" Willema Toutenhofda (Holandia) holowany przez „Junaka".

NAJPIĘKNIEJSZA KONKURENCJA

RANEK 24 czerwca powitał nas bezchmurnym niebem i silnym zachodnim wiatrem. Przeczucie „wielkiej" konkurencji sprawiło, że już od wczesnych godzin rannych zaroiło się w jadalni i na „stojance" wozów transportowych.

Wreszcie przez megafony komunikat komisji sportowej potwierdza nasze domysły: — Dzisiaj przelot otwarty, jedna z obowiązujących konkurencji mistrzostw.

Szybowce sprawnie montowane przez ekipy lśnią w słońcu barwnym lakierem, zwłaszcza, że przed lotem są pieczołowicie polerowane. Krążę pomiędzy szybowcami, korzystając z możliwości zajrzenia w ich wnętrzności.

Przechodząc obok montującego się „Skylarka-III" pilota Araoz'a (Argentyna) spostrzegam zmartwione miny jego pomocników — z otworków odwadniających zewnętrznej części płata („Skylark" ma trójdzielny płat) cieknią strumienie wody. Czyżby awaria zbiorników balastowych? Przecież „Skylark" ich nie posiada! Okazuje się jednak, że to sprawka silnej burzy, która poprzedniego wieczora tak skutecznie przepłoszyła nas z „wianków" w Osiecznej.

O 9.30 odprawa zawodników w salce „niebieskiego baraku". Krótkie omówienie konkurencji, przypomnienie o punktowaniu przelotu jedynie w zakresie granic państwa, no i komunikat meteo. Referuje docent Parczewski i synoptyk Gorczyński. W skrócie brzmi on następująco: pokrycie 3/8 do 5/8 chmurami typu Cu o podstawie 1 000 wzrastającej do 1 500 m. Po południu wzrost zachmurzenia do 6/8 — 7/8 typu Cu i Cb. W opadach podstawa obniżająca się do 500 — 800 m. Wypiętrzenie chmur Cu około 2 500 m, Cb do 7 000 m. Początkowo duże ławice chmur wysokich i średnich, zanikające w kierunku południowo-wschodnim i wschodnim. Wiatry z kierunku 260°, 35 — 40 km/h. Średnie wznoszenie 1 — 1,5 m/sek, w chmurach typu Cb 10 — 15 m/sek. Po przejściu burz rozległe obszary atermiczne.

Tymczasem szybowce powoli przetransportowywane są na start, którego otwarcie wyznaczono na godzinę 11.00. „Star" z napisem WODA — L'EAU (popularnie zwany „woda lu") rozwozi wodę do zbiorników balastowych. Przybyli na start piloci czynią ostatnie przygotowania nawigacyjne — większość planowanych tras przelotu prowadzi do „narożnika" w okolicy Hrubieszowa. Pod sztucznie obojętnymi minami zawodników daje się wyraźnie odczuć ich podniecenie.

Wreszcie start. Punktualnie o 11.00 pierwszy zespół wychodzi w powietrze, za nim w sekundowych odstępach następne. Szef startu, popularny „wujek" Dziurzyński, dwoi się i troi wraz ze swoją gromadką. O godzinie 11.28 — 64 szybowce są już w powietrzu. Wynik naprawdę rekordowy. Pozostali na lotnisku członkowie ekip rozchodzą się do swych namiotów, wozy transportowe wyjeżdżają na trasę, gdzie kierowane będą drogą radiową względnie telefoniczną. Ruch na lotnisku powoli zamiera. Od czasu do czasu wychodzi w powietrze jakiś zespół — to których z zawodników „spadł" i powtarza start. W powietrzu pusto, dzisiaj nikt na nic nie czeka, wszyscy z miejsca odchodzą na trasę. A na trasie?

Siedzę w namiocie ekipy polskiej i śledzę za pośrednictwem radia losy „Jaskółek" Edka i Mariana. Adam i Jurek, startujący w klasie standart, nie posiadają radia, nic więc o nich nie wiemy. Z biciem serca przeżywamy każdy kryzys naszych chłopców, westchnieniem ulgi kwitujemy każdy metr wznoszenia. Ta mała popielata skrzyneczka, wisząca na pasku, nie tylko pozwala stosować zawodnikom odpowiednią taktykę, ale również pozwala przeżywać konkurencję wraz z pilotem większej grupie ludzi. A przeżywamy ją naprawdę, bo warunki termiczne nie są łatwe.

Godzina 11.50, zwięzły meldunek Edka: Jestem kwadrat 325, ćwiartka 3, wysokość 1 100, wznoszenie 1,5 — oznacza to w normalnym języku, że znajduje się w rejonie Krotoszyna na wysokości 1 100 m i krąży we wznoszeniu 1,5 m/sek.

Chwila później — 11.55 — Marian zgłasza się z Gostynia: Krążę ze „Standartem" Jurka. I tak meldunek za meldunkiem. Wreszcie o 12.01 meldunek Mariana: Jestem w rejonie Szalejewa, mam 500 metrów, 2 metry duszenia i żadnych widoków na przyszłość.

Nie możemy usiedzieć spokojnie na miejscach, chcielibyśmy pomóc, ale cóż — jesteśmy bezradni. O 12.13 Marian siada. Wóz transportowy natychmiast go zabiera — za godzinę wystartuje powtórnie z lotniska. Tymczasem Edek powoli, lecz pewnie posuwa się do przodu. Około godziny 13.25 koniec bezpośredniej łączności radiowej z Edkiem. W namiocie cisza, słychać tylko szum radiostacji. Czekamy na dalsze, już telefoniczne, wiadomości.

13.20 — wjeżdża na lotnisko wóz transportowy Mariana, 7 minut później — start. Z wysokości 700 m Marian nawiązuje łączność radiową z Edkiem i przekazuje nam wiadomość, że ten jest już 170 km od Leszna i we względnie dobrych warunkach leci dalej. Natomiast Marian krążąc w słabiutkich wznoszeniach odchodzi od lotniska. Nie dogoni już lepszych wznoszeń aż do końca swego 260 km przelotu.

Około godziny 17.00 zmieniamy miejsce oczekiwania w namiocie na kawiarnię obok mapy operacyjnej.

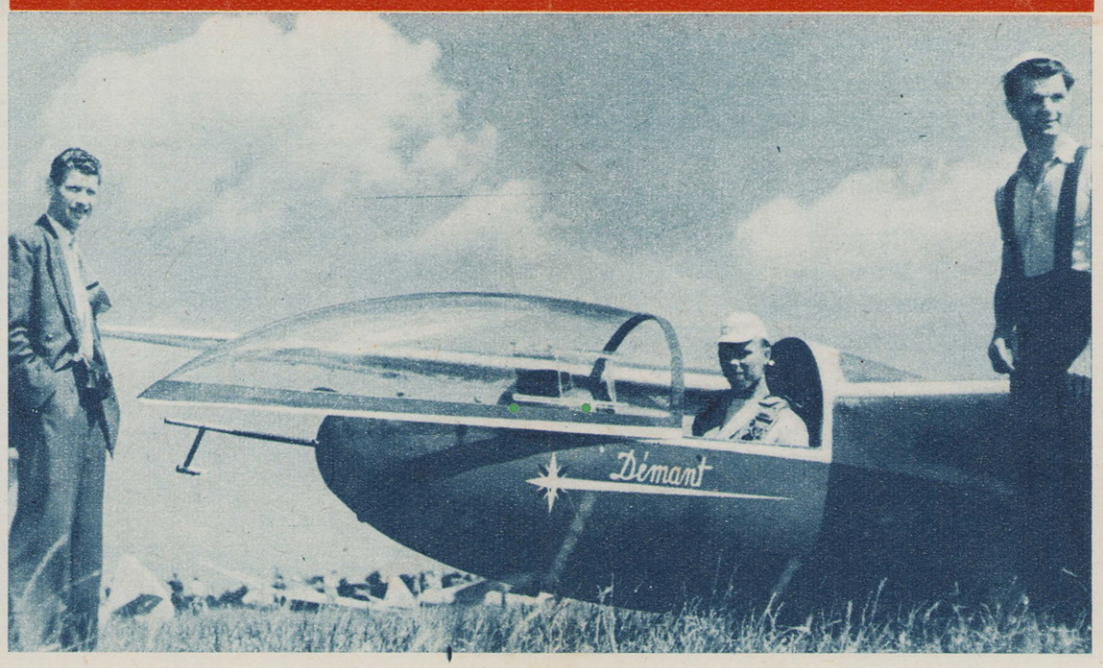
Nadchodzą pierwsze meldunki z trasy: Dommisse siedzi na lotnisku w Aleksandrowie, Wakeman koło Janowa, a Jefimienko w Babicach koło Warszawy. Z drżeniem serca czekamy na wieści od naszych. Wreszcie jest — Adam siedzi w Kuźnicy na samej granicy pod Puszczą Augustowską. Zaczynają się już zgłaszać i „tuzy" klasy otwartej — Komac i Saradic wylądowali w Hrubieszowie, Kumpost nieco dalej w Horodle, Haase w Radborowicach. Wreszcie zgłasza się Edek. Siadł w Terespolu, 500 m od granicy.

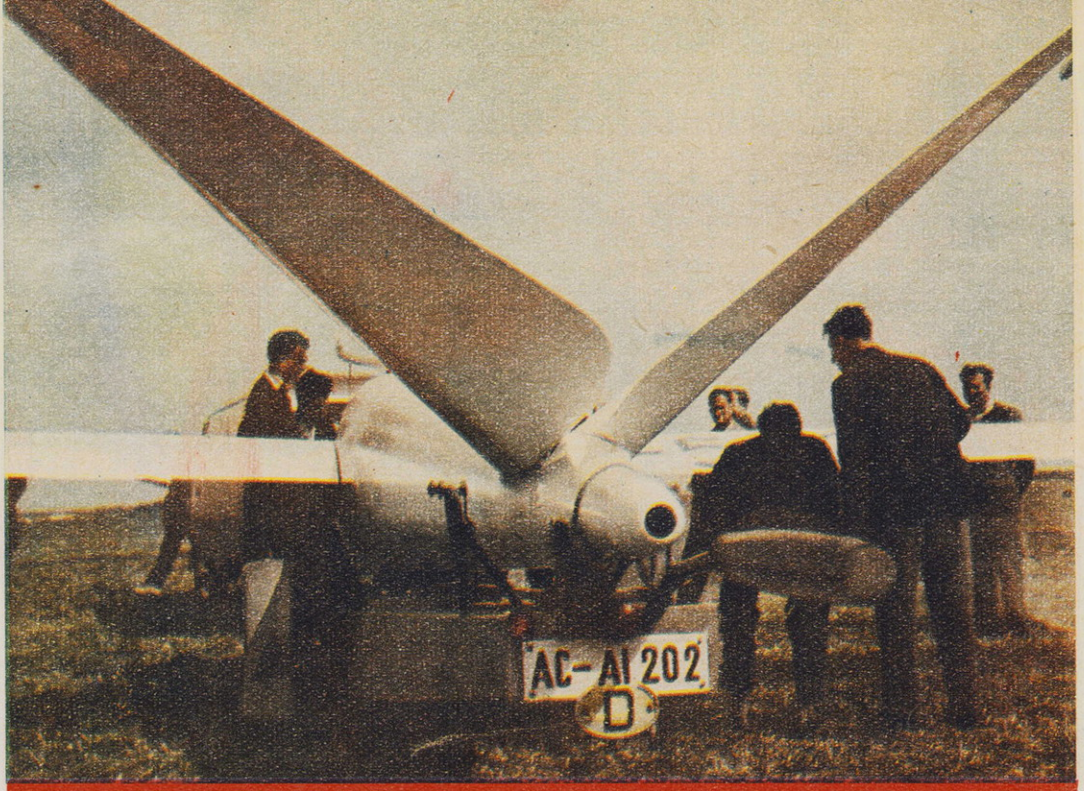
Do późnej nocy grzmią w różnych językach głośniki, zgłaszając lądowanie zawodników. Mapa operacyjna w oblężeniu. Do późnej nocy nadchodzą meldunki z trasy, do późnej nocy dziesiątki par oczu obserwują pojawiające się na mapie kwadraciki z numerkami zawodników. Nikt nie myśli o spoczynku. Przeżywamy przecież jedną z najpiękniejszych konkurencji w historii Szybowcowych Mistrzostw Świata, wynikiem której będzie ponad 25.000 przelecianych kilometrów, 10 pięćsetek i 44 przeloty ponad 300 kilometrów, 9 diamentów i jeden rekord krajowy w przelocie otwartym (Oda — Japonia — 377 km).

STANISŁAW WIELGUS

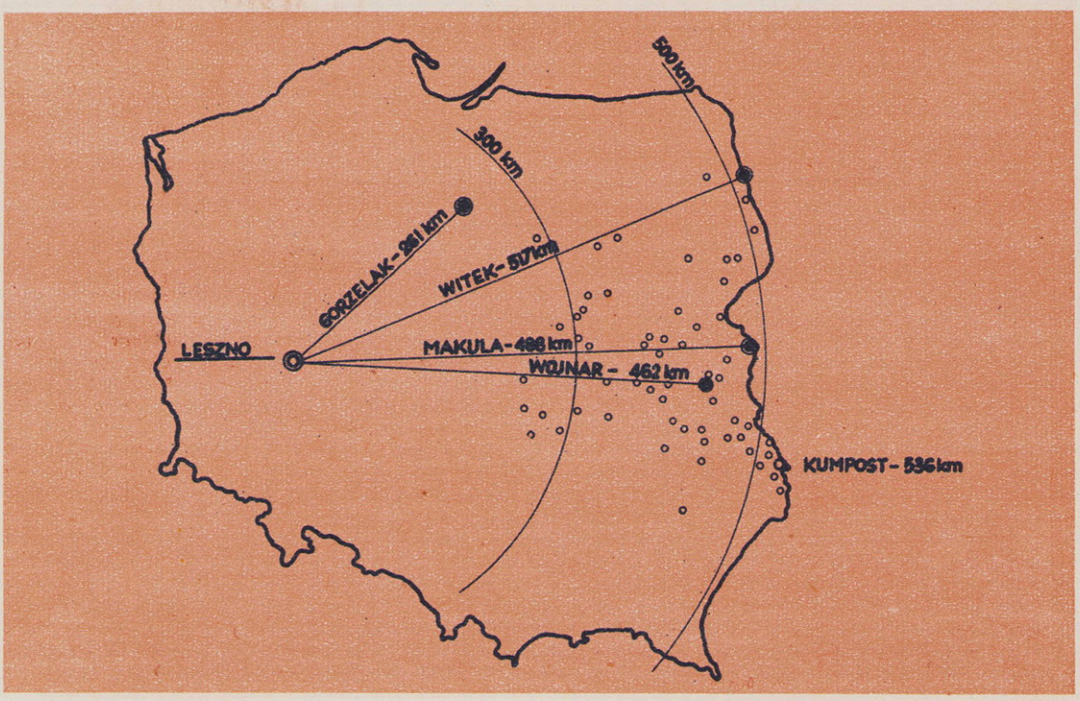
Przesąd — nie przesąd, ale faktem jest, że po obejrzeniu damskiego kolanka Adam Witek poleciał w konkurencji doskonale.

Do kolekcji nieprzeciętnie pięknych szybowców w Lesznie trzeba zaliczyć również czechosłowackiego „Demanta", z oryginalnie odsuwaną owiewką kabiny.





Szybowiec HKS-3 Ernsta Haase był obiektem zainteresowania fachowców w Lesznie. Tu widzimy go od tyłu, przed rozpoczęciem V konkurencji.



WYNIKI V KONKURENCJI

rozegranej dnia 24 czerwca 1958 r.
PRZELOT OTWARTY

KLASA STANDART: 1. J. Kumpost (536 km, 1000 pkt.), 2—3. B. Komac i A. Saradić (529 km, 987 pkt.), 4—6. N. Goodhart, E. Haase i R. Kuntz (514 km, 959 pkt), 7. D .Barbera (495 km, 924 pkt.), 8—9. V. Marecek i L. Haza (492 km, 918 pkt), 10. A. Deane Drummond (490 km, 914 pkt.), **11. E. Makula** (488 km, 911 pkt.), 12. J. Weiss (477 km, 890 pkt.), 13. R. Mestan (469 km, 875 pkt.), 14. L. Maxey (468 km, 873 pkt.), 15. G. Oates (466 km, 870 pkt.), 16 H. Molander (450 km, 840 pkt.), 17. L. Legenyei (449 km, 838 pkt.), 18. A. Araoz (446 km, 832 pkt.), 19. M. Wierietiennikow (431 km, 804 pkt.), 20. P. Bikle (425 km, 793 pkt.), 21. J. Führinger (417 km, 778 pkt.), 22. J. Laur (396 km, 739 pkt.), 23. C. Yeates (394 km, 735 pkt.), 24. R. Fonteilles (393 km, 733 pkt.), 25. E. Kisely (390 km, 728 pkt.), 26—28. H. Burditt, I. Oda i M. Zwieriew (377 km, 703 pkt.), 29. S. Smith (327 km, 610 pkt.), 30. R. Hossinger (323 km, 603 pkt.), 31. A. Thomsen (316 km, 590 pkt.), 32. W. Jefimienko (305 km, 569 pkt.), 33. G. Fennes (304 km, 567 pkt.), 34. H. Resch (270 km, 504 pkt.), **35. M. Gorzelak** (261 km, 487 pkt.), 36. E. Dommisse (190 km, 355 pkt), 37. W. Wakeman (110 km, 205 pkt.).

KLASA STANDART: 1. J. Horma (519 km, 1000 pkt.), 2. N. Opitz (518 km, 998 pkt.), 3—4. I. Silesmo **A. Witek** (517 km, 996 pkt.), 5. T. Goodhart (480 km, 925 pkt.), 6. P. Wills (473 km, 911 pkt.), 7. H. Tandefelt (470 km, 906 pkt.), **8. J. Wojnar** (462 km, 890 pkt.), 9. P. Persson (454 km, 875 pkt.), 10. C. Labar (433 km, 834 pkt), 11—12. N. Sejstrup i W. Toutenhoofd (431 km, 831 pkt.), 13. F. Compton (428 km, 825 pkt.), 14. H. Huth (420 km, 809 pkt.), 15. Z. Rain (413 km, 796 pkt.), 16. V. Stepanović (386 km, 744 pkt.), 17. W. Gonczarenko (385 km, 742 pkt.), 18. J. Sadoux (360 km, 694 pkt.), 19. P. Lafosse (339 km, 653 pkt.), 20. J. Friis (333 km, 642 pkt.), 21. M. Petersen (316 km, 609 pkt.), 22. D. Brown (296 km, 570 pkt.) 23. A. Xhaet (253 km, 488 pkt.), 24. J. Kaay (247 km, 476 pkt).

WYNIKI OGÓLNE PO PIĘCIU KONKURENCJACH

KLASA OTWARTA: 1. E. Haase — 4737 pkt., 2. R. Mestan — 4215 pkt., 3. B. Komac — 4209 pkt., **4. E. Makula** — 4205 pkt., 5. H. Goodhart — 4172 pkt., 6. L. Maxey — 4118 pkt., 7. D. Barbera — 4088 pkt., 8. J. Laur — 4059 pkt., 9. A. Deane-Drummond — 3938 pkt., 10., R. Kuntz — 3906 pkt. 11. J. Kumpost — 3794 pkt., 12. L. Haza — 3646 pkt., 13. J. Weiss — 3614 pkt., 14. A. Saradic — 3580 pkt., 15. H. Molander — 3205 pkt., **16. M. Gorzelak** (261 km, 487 pkt.), 36. E. Dommisse (190 km V. Marecek — 3096 pkt., 19. H. Burditt — 3046 pkt., 20. R. Fonteilles — 3028 pkt., 21. C. Yeates — 3002 pkt., 22. J. Führinger — 2982 pkt., 23. P. Bikle — 2893 pkt., 24. H. Resch — 2620 pkt., 25. L. Legenyei — 2498 pkt., 26. G. Oates — 2468 pkt., 27. M. Wierietiennikow — 2152 pkt., 28. E. Kisely — 2094 pkt., 29. R. Hossinger — 2031 pkt., 30. A. Thomsen — 1888 pkt., 31. G. Fennes — 1753 pkt., 32. W. Jefimienko — 1641 pkt., 33. M. Zwieriew — 1614 pkt., 34. I. Oda — 1440 pkt., 35. S. Smith — 1291 pkt., 36. E. Dommisse — 1100 pkt., 37. W. Wakeman — 677 pkt.

KLASA STANDART: 1. A. Witek — 4295 pkt., P. Persson — 4259 pkt., 3. H. Huth — 4021 pkt., 4. J. Horma — 3907 pkt., 5. H. Tandefelt — 3846 pkt., **6. J. Wojnar** — 3705 pkt., 7. T. Goodhart — 3469 pkt., 8. V. Stepanović — 3243 pkt., 9. Z. Rain 3091 pkt., 10. C. Labar — 3057 pkt., 11. N. Opitz — 2871 pkt., 12. W. Toutenhoofd — 2780 pkt., 13. N. Sejstrup — 2673 pkt., 14. W. Gonczarenko — 2641 pkt., 15. I. Silesmo — 2614 pkt., 16. F. Compton 2466 pkt., 17. P. Wills — 2442 pkt., 18. J. Sadoux — 2189 pkt., 19. M. Petersen — 2017 pkt., 20. A. Xhaet —2008 pkt., 21. P. Lafosse — 1943 pkt., 22. J. Friis — 1875 pkt., 23. J. Kaay — 1664 pkt., 24. D. Brown 1440.

PRZEDSTAWIAMY EKIPĘ ČSR

Křídla vlasti

Jedynego w ekipie czechosłowackiej „Spartaka" pilotował na mistrzostwach w Lesznie Jaroslav Kumpost.

REPREZENTACJA szybowników CSR na mistrzostwa świata została wyłoniona na podstawie wyników III Szybowcowych Mistrzostw Czechosłowacji w 1957 roku oraz eliminacji kadry narodowej w maju 1958 roku — podobnie jak zawodnicy polscy. Udział w mistrzostwach świata wywalczyli sobie piloci Kumpost, Marecek, Haza i Mestan.

Pewne zdziwienie wywołał fakt nie znalezienia się w reprezentacji CSR rekordzisty świata Vladilava Zejdy. Pierwsze słowa zamienione z nimi zaraz po przyjeździe do Leszna — tak ze strony szybowników polskich jak i zagranicznych — były dość znamienne: dlaczego nie ma wśród was Zejdy?

Sprawa ta jest zupełnie prosta. Zejda na równi z dziesięcioma innymi pilotami ubiegał się na eliminacjach o wejście do reprezentacji. Jednak wyniki Zejdy osiągnięte w eliminacjach kadry narodowej nie pozwoliły mu na zakwalifikowanie się, ponieważ zajął w nich 10 miejsce, a więc przedostatnie. Z tym stanem rzeczy trudno było się pogodzić. Do Leszna musieli pojechać najlepsi. Jako mistrzowi CSR, rekordziście świata i zwycięzcy mistrzostw we Francji dano mu jeszcze szanse uczestniczenia w treningu naszej reprezentacji. Ale i na tym treningu wyniki jego były bardzo słabe. To wszystko świadczyło o tym, że nie jest w takiej formie w jakiej był w 1957 roku. Sam zresztą dobrze o tym wiedział. Myślimy, że jego forma ulegnie poprawie i będzie startował w następnych mistrzostwach świata. Czekamy na to.

Wszyscy członkowie naszej ekipy są szybownikami. Sam kierownik **Frantisek Kder** jest wysokiej klasy pilotem szybowcowym, znanym z mistrzostw CSR. Chociaż nie uczestniczył w mistrzostwach 1957 roku, to jednak do Leszna mógłby dobrze przyjechać nie jako kierownik, lecz zawodnik. Jest on kierownikiem działu szybowcowego Aeroklubu CSR.

Najmłodszym i najlepszym szybownikiem jest **RUDOLF MESTAN.** Lata od 1951 roku w Aeroklubie Czeskie Budziejovice. Ogółem wylatał 600 godzin na szybowcach. Jest posiadaczem złotej odznaki szybowcowej z jednym diamentem. Ma 23 lata. Aczkolwiek nie ma on dużego doświadczenia zawodniczego, to jednak jego poziom latania umożliwia mu osiąganie dobrych wyników. Po raz pierwszy uczestniczył w zawodach między dwoma aeroklubami: Czeskie Budziejovice — Praha, w których odniósł zwycięstwo.

W zeszłym roku biorąc udział w Szybowcowych Mistrzostwach CSR nie zwyciężył w żadnej konkurencji, lecz uzyskane przez niego wyniki były tak wysokie, że po kilku dniach wywalczył sobie pierwsze miejsce w klasie „Sohaj-3" i stał się mistrzem Czechosłowacji w tej kategorii szybowców. Nasze eliminacje oraz pierwsze konkurencje mistrzostw świata dowiodły, że jest on w dobrej formie. Mestan jest z zawodu ślusarzem i każdą wolną chwilę spędza na lotnisku. Jako instruktor społeczny wyszkolił już 30 szybowników kategorii C.

Mistrza sportu **JAROSLAVA KUMPOSTA** nie trzeba przedstawiać, ponieważ jest on dobrze znany polskim szybownikom. W Polsce latał w 1954 roku w Lesznie, a w roku 1956 reprezentował CSR na VI Szybowcowych Mistrzostwach Świata we Francji. Jest czterokrotnym rekordzistą krajowym i jako pierwszy pilot CSR uzyskał diamentową odznakę szybowcową. W 1955 roku na mistrzostwach Czechosłowacji zdobył tytuł mistrza.

Mistrz sportu **LADISLAV HAZA** jest głównym meteorologiem w centralnej szkole szybowcowej we Vrchlabi. Latał on już w Polsce w 1949 roku na Żarze, będąc naszym najlepszym reprezentantem. Ma diamentową odznakę szybowcową i dotychczas ustanowił 5 rekordów krajowych.

VACLAV MARECEK zwyciężył w tegorocznych eliminacjach naszej szybowcowej kadry narodowej, a w roku ubiegłym zajął siódme miejsce w mistrzostwach CSR. Lata od 1946 roku, ma Srebrną Odznakę Szybowcową i jeden diament za przelot docelowy.

Między siedemnastoma członkami naszej ekipy jest konstruktor szybowców „Spartaka" i „Blanika" Karel Dlouhy — przewodniczący komisji szybowcowej Aeroklubu CSR i posiadacz pierwszej w Czechosłowacji Złotej Odznaki Szybowcowej.

Pomocnikiem Ladislava Hazy jest Antonin Purok, jeden z reprezentantów CSR na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych na Żarze w roku 1949.

Warto jeszcze dodać, że wśród naszej ekipy są specjaliści z zakresu szybownictwa. Między innymi jest meteorolog, dobrze znany w Polsce, dr Jiri Förchtgott, który współpracuje z zawodnikami oraz bierze udział w kongresie OSTIV.

Na koniec pragnę stwierdzić, że wszystkim nam bardzo się podoba na misrzostwach świata w Lesznie, że jesteśmy zadowoleni tak z organizacji jak i uprzejmości ze strony kierownictwa oraz wszystkich, z którymi się zetknęliśmy.

JOSEF FRYBA

J. Kumpost

V. Marecek

R. Mestan

L. Haza

CZECHOSŁOWACJA NA MISTZOSTWACH ŚWIATA

SZYBOWNICTWO Czechosłowacji nie ma jeszcze dużych tradycji uczestniczenia w międzynarodowych imprezach szybowcowych. Pierwsze nasze spotkanie z polskimi szybownikami jak i innymi pilotami zagranicznymi miało miejsce na Żarze w 1949 roku. Po tym okresie nastąpiła dłuższa przerwa, którą wykorzystaliśmy na rozbudowę sportu szybowcowego w naszym kraju. Do następnego spotkania doszło dopiero w 1954 roku, na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Lesznie. Udział w tych zawodach umożliwił nam zebranie doświadczeń w przelotach prędkościowych, do tej pory u nas mało znanych.

Nie było nam zbyt łatwo skierować w krótkim czasie nasze szybownictwo na lepszą drogę. Starsi piloci wolno przyswajali sobie nowe zdobycze szybownictwa, a młodzi potrzebowali na to jeszcze sporo czasu. W roku 1956 Aeroklub Czechosłowacji wziął po raz pierwszy udział w Szybowcowych Mistrzostwach Świata, ale jego reprezentanci nie uzyskali na nich większego sukcesu. Dopiero w następnym roku widoczny jest wzrost poziomu sportu szybowcowego w naszym kraju. Na III Szybowcowych Mistrzostwach CSR (1957) ustanowiono kilka rekordów krajowych oraz jeden międzynarodowy. Piękny sukces odniósł na nich Vladislav Zejda, zdobywając tytuł mistrza szybowcowego CSR. W tym samym roku zwyciężył on również w mistrzostwach szybowcowych Francji.

Umożliwiliśmy jak największym rzeszom młodzieży szkolenie się na szybowcach. Z roku na rok zaczynają wyrastać nowi, młodzi, pełni zapału do latania sportowcy szybowcowi.

W wyniku eliminacji szybowcowej kadry narodowej do reprezentacji weszli: Jaroslav Kumpost, Ladislav Haza, Vaclav Marecek i Rudolf Mestan. Do Leszna nie przyjechaliśmy bez nadziei na uzyskanie dobrych miejsc, którą potwierdzają eliminacje naszej szybowcowej kadry narodowej. Dużo nadziei na dobry start przywiązują także nasi piloci do szybowców typu „Demant" i „Spartak". Dotychczasowy rozwój szybownictwa w Czechosłowacji daje nam realne perspektywy, że w niedalekiej przyszłości wielu naszych sportowców szybowcowych znajdzie się w czołówce światowej.

FRANTISEK KDER
kierownik ekipy CSR

Philip Wills opowiada „Skrzydlatej"

JAK PRZELECIAŁEM KANAŁ LA MANCHE

WIĘC prosi pan, abym opowiedział jakąś historię ze swoich lotów, coś co by zainteresowało czytelników „Skrzydlatej Polski"? — Pan Philip Wills, posiadacz tytułu mistrza świata w kategorii szybowców jednomiejscowych, zdobytego na mistrzostwach świata w Hiszpanii w 1952 r., uśmiecha się i poprawia okulary. — Mam już 51 lat i na szybowcach latam od 1932 roku, więc może coś sobie przypomnę...

Philip Wills w kabinie swego „Skylark-2" na mistrzostwach w Lesznie.

— W niedzielę 15 września 1957 roku dzień rozpoczął się ładnie. Wiał lekki północno-zachodni wiatr, który według prognozy meteorologicznej powyżej 2000 stóp miał tendencję do skręcania w kierunku północnym. Ruszyliśmy wozem transportowym do Dunstable. Wystartowałem na „Skylarku III" o godzinie 10.45. W tym czasie zaczęły się formować pierwsze, niewielkie cumulusy, tak że już po 15 minutach lotu, zbaczając trochę z obranej trasy na południe, natrafiłem na wąski komin termiczny. Zamierzałem dokonać przelotu na trasie Dunstable — Detling długości około 75 mil. W tym też kierunku udała się samochodem moja żona Kitty, ciągnąc za sobą wóz transportowy.

Lot w pierwszej fazie utrudniał mi dość silny boczny wiatr. W pobliżu Hornchurch przydusiło mnie trochę. Znalazłem się na wysokości 600 stóp, ale zaraz potem trafiłem na wznoszenie około 7 stóp/sek. Mogłem więc lecieć dalej obranym kursem. Mój „Skylark III" był wyposażony w elektryczny wariometr typu Cook. Przyrząd ten jest niewątpliwie cenny dla pilota — bardzo czuły, świetnie rejestruje najmniejsze nawet wznoszenie, ale podczas lotów na małych wysokościach nie należy się nim zbytnio sugerować i dobrze jest nie zapominać o równoczesnej obserwacji terenu, ponieważ zbyt późne wybieranie lądowiska może się skończyć poważnym kłopotem. Wspomniałem o tym, ponieważ łączy się to z pewnym moim doświadczeniem, o którym — jak będzie czas — opowiem panu przy innej okazji.

Pan Wills przerywa sobie na chwilę, wypija łyk wermutu i wracając do fajki podejmuje opowiadanie.

— Kiedy zbliżałem się do Detling, pogoda pogorszyła się. Zupełnie nieprzewidzianie słońce przykryła warstwa stratocumulusa o podstawie około 3500 stóp; widzialność znacznie spadła. Ponieważ leciałem z przeciętną prędkością względem ziemi 50 mil/h i była dopiero 12.15, licząc na poprawę warunków nie zrezygnowałem z dokończenia przelotu i trzymałem dalej kurs na Detling. Po chwili jednak natrafiłem na duszenie i w poszukiwaniu lepszych warunków zboczyłem z trasy w kierunku Hawkinge.

Zbliżyłem się do wybrzeża morskiego i zacząłem szukać wznoszeń w rejonie Hawkinge, Folkestone, Dover i Deal.

Ciekawe było to, że z początku mimo beznadziejnie wyglądającego nieba trafiały mi się kominy, pozwalające na utrzymanie wysokości w granicach od 1000 do 2000 stóp, jednakże nieco później całe niebo zasnuł szary stratocumulus, wznoszenie ustało zupełnie i wszystko wskazywało na to, że za chwilę będę zmuszony do lądowania. Wybrałem niewielkie pole i na wysokości 600 stóp wszedłem w zakręt do lądowania, gdy wtem ponownie natrafiłem na komin i wznoszenie około 6 stóp/sek. Zacząłem w nim krążyć, nabierając wysokości. W trakcie tego miłego zajęcia wpadł mi do głowy pomysł, który mnie zafascynował. Poczułem się dosłownie tak, jak musi czuć się głodna mysz, stojąca przed pułapką pełną sera...

Jest rzeczą ogólnie wiadomą wszystkim zainteresowanym szybownictwem, że nad morzem nagrzewanym przez słońce równomiernie nie występują prądy wstępujące i szybowiec nie ma szans na długie utrzymywanie się w powietrzu. Jednak istnieją wyjątki.

Tak przynajmniej głosiła nie potwierdzona jeszcze przez nikogo teoria, znana w kołach naszych szybowników, że we wrześniu, gdy rozgrzany podczas letnich miesięcy ląd znacznie prędzej się oziębia niż otaczające go morze, nad Kanałem La Manche powinny występować prądy termiczne.

W tej właśnie chwili przyszło mi do głowy, że mogę być pierwszym, kto sprawdzi tę prawdziwą czy też fałszywą teorię. Obliczyłem w duchu ryzyko takiej próby. Wydało mi się po chwili zastanowienia, że jest ono niewielkie albo wręcz żadne.

Sytuacja przedstawiała się następująco: od miejscowości Deal, nad którą się znajdowałem, w kierunku na Foreland brzeg morski biegnie mniej więcej w stronę północ-południe. Wiatr o średniej sile wiał z kierunku około 340 stopni, tak że gdybym się zdecydował na lot wzdłuż brzegu, miałbym niegroźny tylno-boczny wiatr od lądu, byłbym trochę spychany nad morze, ale mając wysokość — w przypadku wejścia w jakąś nie przewidzianą strefę duszenia mógłbym zawsze wziąć kurs na ląd i uniknąć nieprzyjemnej wrześniowej kąpieli w Kanale. Zdecydowałem się na eksperyment.

Plan działał bez zarzutu. Przekroczyłem brzeg raczej nisko, ale termika utrzymywała się bez przerwy; wchodziłem na wysokość przy nieco wzmagającej się sile wiatru. Nade mną rozpościerało się jednostajne, szaro brudne niebo, w dole kotłował się Kanał. Widoczność, przekraczająca 10 mil, pozwalała na oglądanie nikłego z tej odległości zarysu brzegów Francji. W pewnej chwili spostrzegłem, że zaczynam się stopniowo oddalać od brzegu Kentu. W miejscu, do którego doleciałem, skręcał on w kierunku zachodnim.

Byłem na wysokości 2.500 stóp, około 5 mil na wschód od South Foreland. Wznoszenie ciągle jeszcze nie ustawało — byłem zadowolony. Krążyłem, zwiększając ciągle wysokość. W pewnym momencie po przeleceniu około dalszych 9 mil w kierunku Francji, zdecydowałem się, że mimo dobrej termiki, która przypuszczalnie nie kończy się w tym miejscu, zawrócę w stronę lądu. Ostrym zakrętem wprowadziłem „Skylarka" na powrotny kurs. Daleko przed sobą zobaczyłem lekko zamglony brzeg Anglii i jednocześnie zacząłem z przerażającą szybkością 8 stóp/sek tracić wysokość.

W jednej sekundzie poczułem się jakbym był już w wodzie.

W pierwszym odruchu chciałem zawrócić. Z tyłu za mną była zbawcza strefa dobrej termiki, która umożliwiała dalszy lot. Następnym uczuciem była złość na głupotę takiego pomysłu, który przecież nie dawał żadnej gwarancji ratunku. Uświadomiłem sobie w tym momencie jasno elementarną zasadę, która uczy, że jeżeli nad morzem w jakimś miejscu są dobre wznoszenia, to niewątpliwie w obszarach sąsiadujących są one kompensowane przez prądy zstępujące. Powrót więc na stary kurs w warunkach, kiedy nie ma się pojęcia o sile prądów zstępujących, otaczających strefę termiki przed chwilą opuszczoną — nie ma właściwie sensu.

Tracąc wysokość w zastraszającym tempie, ze wzrokiem utkwionym w zbliżający się brzeg, od którego odgradzała mnie niewidzialna katarakta masy zstępującego powietrza, przebijałem się do zbawczego lądu, pod silny północno-zachodni wiatr. Przygoda, która tak niewinnie się zaczęła, w tej chwili groziła katastrofą.

Brzeg był ciągle daleko. Przeprowadziłem błyskawiczną kalkulację: wysokość... prędkość opadania... odległość od brzegu... wiatr...

Siłą woli opanowałem strach i panikę. Do lądu nie dociągnę... Wiedziałem to z całą pewnością. Pozostało mi jedno — odwrót na Kanał i wejście z powrotem w strefę termiki, a stamtąd próba przelotu do Francji. Decyzja była godną desperata, ale zarazem jedyna. Wyboru nie miałem, nacisnąłem stery...

Przede mną w odległości około 25 mil, za powłoką szarej mgły, znajdował się niewidoczny brzeg Francji, pode mną spieniony Kanał. Oddalałem się od bliskiego, ale nie osiągalnego brzegu Kentu z uczuciem żalu i niepewności czy go jeszcze zobaczę. Po paru minutach lotu wszedłem z powrotem w strefę wznoszeń na wysokości zaledwie 500 stóp. Z instynktem wyczulonym przez strach zacząłem wyszukiwać najlepsze wznoszenia. Powoli odzyskiwałem wysokość oddalając się coraz bardziej od brzegu Anglii w kierunku brzegu francuskiego. Wiatr pomagał mi w pokonywaniu dystansu. Po chwili widoczny do tej pory brzeg Anglii rozpłynął się we mgle. Zostałem sam, zawieszony pod szarym, przytłaczającym, ponurym wyglądem nieba.

Nieco na wschód od trasy spostrzegłem kontrastującą z resztą nieba ciemniejszą smugę. Skierowałem „Skylarka" w tamtą stronę i przeczucie mnie nie zawiodło — trafiłem na dobry komin. Zacząłem wykonywać ciasne kręgi, nabierając wysokości. Pode mną płynął jakiś statek do Francji. Nie przyszło mi wtedy do głowy, że zostałem spostrzeżony i że za parę minut wiadomość o tym, iż jakiś szybowiec z niewiadomego powodu kręci się nad środkiem Kanału, postawi na nogi połowę brytyjskiego ratownictwa morskiego. Nie zdawałem sobie sprawy z tego, że mój eksperyment przyniesie w rezultacie wiele kłopotu wielkiej liczbie ludzi.

Byłem w tym momencie prawie szczęśliwy. Komin spotkany nad środkiem Kanału okazał się bardzo dobry. Szybko też wchodziłem na wysokość. Po osiągnięciu 3500 stóp zdecydowałem się na przejście do lotu po prostej i po upływie kilku minut na wysokości 3000 stóp przekroczyłem brzeg francuski, pozostawiając za sobą w odległości około 30 mil brzeg Anglii.

Rozpocząłem eksperyment mając na wysokościomierzu zaledwie 600 stóp. Wylądowałem na lotnisku w St. Omer, położonym około 30 mil w głębi lądu. Byłem zadowolony, że w krytycznym momencie podjąłem jedyną słuszną decyzję, ale równocześnie przerażony tym, że wychodząc nad Kanał nie pomyślałem o tym, co mnie później spotkało...

DOKOŃCZENIE NA STR. 14

LESZNO. Szybowce już ściągnięte z terenu, ciężka konkurencja za nami. Angielska ekipa zadowolona, można odpocząć, pogadać o emocjach z trasy, popalić. Foto: B. Koszewski

Philip Wills przygotowuje się do startu w Lesznie. Foto: St. Kopf

Jestem jedynym wśród sześciu pilotów, którzy przelecieli Kanał, a któremu przelot wydarzył się przypadkowo. Potwierdziłem przy tej okazji teorię, że we wrześniu nad Kanałem można latać nie gorzej niż w lecie nad lądem. Oczywiście z tego odkrycia w podobnych warunkach drugi raz nie skorzystam...

Pan Wills uśmiecha się i zapala wygasłą fajkę. Przez megafony spiker zapowiada, że obiad dla pilotów biorących udział w dzisiejszej konkurencji jest już gotowy. Śpieszę się z ostatnim pytaniem:

— Czy oprócz tego bardzo interesującego opowiadania chciałby Pan przekazać czytelnikom „Skrzydlatej Polski" jeszcze coś?

— Tak — odpowiada mój rozmówca. — Chciałbym zapewnić wszystkich, że pobyt w Polsce jest dla nas wielką przyjemnością. Sportowa atmosfera mistrzostw i serdeczność jaką nas otaczacie długo pozostanie nam w pamięci. Zorganizowanie mistrzostw, spodziewam się, kosztowało was sporo, ale możecie być pewni, że pieniądze te nie były wydane na zły cel. Nie można sobie wyobrazić lepszego sposobu zbliżenia ludzi. Zebraliśmy się tutaj z całego prawie świata jako ludzie sobie obcy, rozjedziemy się z Leszna jako dobrzy przyjaciele.

Sprawa zachowania pokoju na świecie, która dla nas wszystkich jest jednakowo ważna — dużo przez to zyska. Sport i kontakty sportowe — moim zdaniem — bardzo przyczyniają się do międzynarodowej współpracy i przyjaźni. Pieniądze wydane na międzynarodowe imprezy sportowe to najlepsza lokata, z której będą korzystać ci, którzy przyjdą po nas. Niekoniecznie szybownicy.

Rozmawiał:
WIESŁAW BRODZIŃSKI

WYNIKI VI KONKURENCJI

rozegranej dnia 26 czerwca 1958 r.

Przelot po wyznaczonej trasie Leszno — Inowrocław

KLASA OTWARTA: 1. N. Goodhart (209 km, 1 000 pkt), 2. A. Deane-Drummond (206 km, 986 pkt), 3—4. J. Kumpost (202 km, 967 pkt), 3—4. V. Marecek (202 km, 967 pkt), 5. E. Haase (191 km, 914 pkt), 6—9. B. Komac (190 km, 909 pkt), 6—9. A. Araoz (190 km, 909 pkt), 6—9. A. Barbera (190 km, 909 pkt), 6—9. R. Mestan (190 km, 909 pka), 10—11. C. Yeates (180 km, 861 pkt), **10—11. E. Makula** (180 km, 861 pkt), 12—15. G. Fennes (179 km, 857 pkt), 12—15. H. Resch (179 km, 857 pkt), 12—15. J. Laur (179 km, 857 pkt), 12—15. R. Fonteilles 179 km,857 pkt), **16. M. GORZELAK** (178 km, 852 pkt), 17. A. Saradic (177 km, 847 pkt), 18. L. Legenyei (175 km, 837 pkt), 19. S. Smith (162 km, 775 pkt), 20. L. Maxey (160 km, 766 pkt), 21. A. Thomsen (157 km, 751 pkt), 22. H. Molander (153 km, 732 pkt), 23. E. Dommisse (149 km, 713 pkt), 24. W. Jefimienko (148 km, 708 pkt), 25. H. Burditt (135 km, 646 pkt), 26. M. Zwieriew (131 km, 627 pkt), 27. M. Wierietiennikow (130 km, 622 pkt), 28. W. Wakeman (126 km, 603 pkt), 29. J. Führinger (78 km, 373 pkt), 30. L. Haza (44 km, 211 pkt), 31—32. P. Bikle (41 km, 196 pkt), 31—32. I. Oda (41 km, 196 pkt), 33. E. Kisely (38 km, 182 pkt), 34. R. Hossinger (15 km, 72 pkt). W konkurencji nie startowali: G. Oates, R. Kuntz i J. Weiss.

KLASA STANDART: 1. H. Huth (191 km, 1 000 pkt), 2. T. Goodhart (183 km, 958 pkt), 3—5. P. Wills (179 km, 937 pkt), 3—5. J. Horma (179 km, 937 pkt), **3—5. A.Witek** (179 km, 937 pkt), 6. V. Stepanovic (177 km, 927 pkt), 7. W. Toutenhoofd (176 km, 922 pkt), 8. C. Labar (175 km, 916 pkt), **9. J. Wojnar** (162 km, 848 pkt), 10. A. Xhaet (159 km, 833 pkt), 11—12. P. Persson (158 km, 827 pkt), 11—12. H. Tandefelt (158 km, 827 pkt), 13. F. Compton (149 km, 780 pkt), 14. P. Lafosse (143 km, 749 pkt),15—16. I. Silesmo (141 km, 738 pkt), 15—16. M. Petersen (141 km, 738 pkt), 17. N. Opitz (137 km, 707 pkt), 18. W. Gonczarenko (134 km, 702 pkt), 19. J. Sadoux (133 km, 696 pkt), 20. J. Friis (127 km, 665 pkt), 21. J. Kaay (126 km, 660 pkt), 22. Z. Rain (58 km, 304 pkt), 23. N. Sejstrup (41 km, 215 pkt), 24. D. Brown (37 km, 194 pkt).

POLACY NAJLEPSI NA WĘGRZECH

W dniach 24—27 czerwca odbyły się w Dunakeszi pod Budapesztem VI Zawody Modeli Latających ZSRR i Państw Demokracji Ludowej. W zawodach brały udział następujące ekipy: Czechosłowacji, Chińskiej Republiki Ludowej, Koreańskiej Republiki Ludowej, NRD, Polski, Węgier i ZSRR.

A oto najlepsze wyniki tej ciekawej imprezy małego lotnictwa.

SZYBOWCE A—2

1. J. Sokołow — ZSRR — 161,5 + + 180 + 166 + 180 + 180 = 867,5 sek
2. A. Sulisz — Polska — 158 + 180 + + 180 + 165 + 175 = 858 sek
3. Szju Min-Szczen — ChRL — 180 + + 180 + 180 + 155 + 138 = 833 sek

GUMÓWKI

1. Krizsma Gyula — Węgry: — 180 + + 180 + 180 + 180 + 180 = 900 + + 217 sek
2. St. Żurad — Polska — 180 + 180 + + 180 + 180 + 180 = 900 + 207 sek
3. R. Cizek — CSR — 180 + 180 + 180 + 180 + 180 = 900 + 200 sek

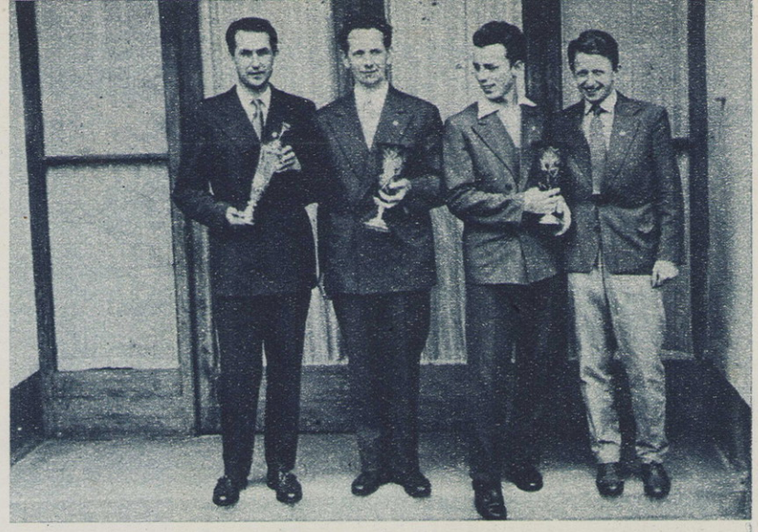
MODELE Z NAPĘDEM MECHANICZNYM

1. J. Bili — CSR — 180 + 180 + + 180 + 180 + 180 = 900 sek
2. Liu Min-To — ChRL — 180 + 180 + + 180 + 180 + 167 = 887 sek
3. A. Meczter — Węgry — 180 + 163 + 163 + 180 + 180 = 866 sek
4. W. Schier — Polska — 180 + + 177 + 165 + 175 + 142 = 839 sek

WYNIKI ZESPOŁOWE

I — Polska 2 597 pkt
II — Czechosłowacja 2 591,6 pkt
III — Chińska Republika Ludowa 2 573 pkt
IV — Węgry 2 561,3 pkt
V — ZSRR 2 545 pkt
VI — NRD 2 175 pkt
VII — Koreańska Republika Ludowa 1 886 pkt.

Bliższe informacje o przebiegu zawodów i fotoreportaż zamieścimy w następnych numerach „Skrzydlatej". Wszystkim członkom naszej ekipy i kierownikowi Z. Szajewskiemu składamy z okazji sukcesu serdeczne gratulacje.



Zwycięska ekipa polska. Od lewej: kierownik Z. Szajewski, St. Żurad, A. Sulisz i W. Schier.

Zwycięzcy w kategorii szybowców A—2. Od lewej Szju Min-Szen — Chiny, A. Sulisz — Polska i J. Sokołow ZSRR. Zdjęcia: W. Schier

Pilotaż i akrobacja modeli na uwięzi

W najbliższym czasie (w końcu lipca), ukaże się na rynku księgarskim nowa książka inż. Wiesława Schiera pt. **„Pilotaż i akrobacja modeli na uwięzi"**.

Książka będzie omawiać wiele ciekawych zagadnień dotychczas w ogóle nie poruszanych w naszych publikacjach. Dla każdego kto chciałby zbudować model na uwięzi, nauczyć się samodzielnie go pilotować, kto chce poznać wszelkie tajemnice pilotażu do akrobacji włącznie — książka ta będzie niezastąpioną pomocą.

Książka obejmować będzie wiele interesujących zagadnień, takich jak:

— **zasady pilotowania modeli na uwięzi, nauka pilotażu i budowa modeli służących do nauki;**

— **akcesoria i pomoce startowe, niektóre specjalne zagadnienia z dziedziny eksploatacji modeli szybkich;**

— **po raz pierwszy zostaną szczegółowo omówione loty zespołowe, wyścig modelarski (Team-Racing) i taktyka jego rozgrywania oraz modele do wyścigu i ich eksploatacja;**

— **ponadto czytelnik znajdzie w książce wszystko o modelach akrobacyjnych — od projektowania począwszy poprzez konstrukcję, pilotaż do wzorów dobrze latających modeli;**

— **ci, którzy pragną eksperymentować samodzielnie znajdą dla siebie również jeden rozdział teoretyczny;**

— **oprócz tego książka obejmuje szeroki zakres zagadnień specjalnych jak np. modele wodno i śniego-lotów na uwięzi, modele bezogonowe itp.**

Zaznaczyć należy, że nowa publikacja uzupełnia poprzednią książkę tego samego autora pt. **„Modele na uwięzi"** i obie te książki wyczerpują całokształt zagadnień tej niezwykle interesującej dziedziny modelarstwa. Szkoda tylko, że obie książki nie mogły ukazać się jednocześnie.

Ponieważ nakład będzie ograniczony, wszyscy, którzy pragną zapewnić sobie otrzymanie nowej książki mogą ją zamawiać w **Wojskowej Księgarni Wysyłkowej — Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 11**, która wyśle żądaną książkę za zaliczeniem pocztowym. Orientacyjna cena książki około 25 zł., stron ok. 300. Zamówienia można kierować na kartkach pocztowych. Informujemy również, że księgarnia posiada jeszcze niewielką ilość egzemplarzy książki „Modele na uwięzi" w cenie 9 zł 70 gr. Kto chce mieć komplet musi się pośpieszyć. (1)

NOWOŚCI NOWOŚCI

JUŻ w najbliższym czasie ukaże się w sprzedaży zestaw materiałów do budowy najprostszego modelu latającego „Żaczek". Duży nakład tego zestawu (50 000 sztuk) i niska cena zapewnią mu z pewnością wielu odbiorców. Zestaw ten wydała Centralna Składnica Materiałów Modelarskich APRL — Warszawa ul. Krakowskie Przedmieście 55 i tam też należy kierować wszelkie zamówienia, o ile oczywiście ktoś napotkałby na trudności w nabyciu „Żaczka" w swoim mieście.

CENTRALNA Składnica Materiałów Modelarskich zakupiła dla swoich odbiorców piłeczki włośnicowe. Tuzin kosztuje 8,80 zł. Przy okazji kierownictwo CSMM prosi wszystkich modelarzy, by nie zwracali się o odznaki modelarskie i balsę, gdyż tylko poszczególne aeroklubu je przydzielają i wydają. (l)

WAKACJE MAŁEGO LOTNICTWA

OKRES wakacyjny w roku bieżącym wykorzystano na szereg kursów szkoleniowych organizowanych przez APRL. Pierwszy kurs dla nauczycieli, którzy pragną zajmować się małym lotnictwem w szkołach zostanie zorganizowany na Gocławiu w Warszawie w miesiącu lipcu. Odbędą się dwa turnusy po 50 osób każdy. Budowane będą modele szkolne do szybowca A-1 włącznie. Kierownikiem kursu będzie Lech Komuda, pracownik Wydziału Modelarskiego APRL.

W miesiącach lipcu i sierpniu będą organizowane dwutygodniowe kursy dla nauczycieli PW i DF w Jeżowie Sudeckim, gdzie między innymi uczestnicy zapoznają się z budową modeli szkolnych (Żaczek i A 1/2). Ogółem na tym kursie zostanie wyszkolonych 160 osób.

W sierpniu na Gocławiu przeprowadzony zostanie 30-osobowy kurs dla instruktorów modelarskich klasy III, którzy rozpoczęli niedawno pracę w nowopowstałych aeroklubach.

Poza tym przewidziane są trzy turnusy 10-dniowe po 30 osób każdy dla instruktorów, którzy prowadzą modelarnie a nie mają klasy III oraz dla tych, którzy chcą zdobyć klasy II i I instruktorów modelarstwa lotniczego. Na tych turnusach nie będą już budowane modele, a jedynie zostaną przeprowadzone zajęcia praktyczne z własnymi modelami uczestników kursu. (l)

KLUB MIŁOŚNIKÓW LOTNICTWA

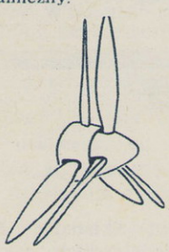
KML SKRZYDLATA POLSKA

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW PIĘKNEJ DZIEDZINY, RÓŻNYCH WIADOMOŚCI LOTNICZYCH DAWNYCH I NOWYCH, DLA ZABAWY I POŻYTKU OSÓB OBOJGA PŁCI, WSZELKIEGO WIEKU I STANU.

ABC SAMOLOTU

ŚMIGŁA LOTNICZE

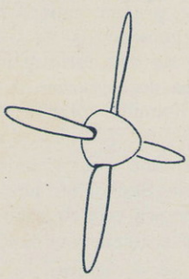
W samolotach o napędzie śmigłowym, tak tłokowym jak i turbinowym, na wale silnika jest zamocowane śmigło. Gdy śmigło obraca się, na jego łopatach powstaje siła (podobnie jak na płacie samolotu), która nadaje całej maszynie ruch postępowy. Siłę tę nazywamy ciągiem śmigła. Aby siła mogła powstać, śmigło musi być ukształtowane podobnie jak płat samolotu, a więc musi posiadać w przekroju profil aerodynamiczny.



ŚMIGŁA TRÓJŁOPATOWE PRZECIWBIEŻNE

Ponieważ śmigło stanowi nieodłączną część zespołu napędowego (oczywiście tylko przy napędzie śmigłowym) często używamy określenia **zespół śmigło-silnikowy.**

Aby uzyskać odpowiednią pracę, do każdego silnika trzeba oddzielnie dobierać śmigło. Przy konstruowaniu śmigła bierze się pod uwagę nie tylko typ silnika, a więc jego moc i ilość obrotów, ale również warunki lotu samolotu — głównie wysokość lotu. Ze wzrostem wysokości lotu zmniejsza się gęstość powietrza, w którym obraca się śmigło, co wpływa na pogorszenie jego pracy.



ŚMIGŁO CZTEROŁOPATOWE

Od typu samolotu zależą również wymiary śmigła, charakteryzowane głównie jego średnicą. Śmigło nie może mieć zbyt dużej średnicy, aby nie przekroczyć określonej, bezpiecznej odległości od ziemi oraz aby końce śmigła nie poruszały się ze zbyt wielką prędkością.

Ten ostatni warunek nie dotyczy śmigieł naddźwiękowych, obecnie wprowadzanych do użytku. Łopaty takich śmigieł poruszają się z prędkością naddźwiękową względem czą-stek powietrza. Powszechnie jednak są stosowane śmigła o prędkościach mniejszych, poddźwiękowych.

Wartościami, określającymi konstrukcję śmigła są: materiał, ilość łopat, profil, średnica, skok śmigła oraz sposób zamocowania łopat śmigła w piaście, a więc możliwość zmiany kąta natarcia śmigła. Pod tym względem rozróżniamy śmigła:

stałe (łopaty sztywno połączone z piastą — np. CSS-13, Kania-2) stosowane tylko w małych samolotach;

nastawne (kąt nastawienia może być zmieniany na ziemi w zależności od przewidywanych warunków lotu); — śmigła takie są jeszcze mało skomplikowane i bywają stosowane w samolotach sportowych i turystycznych;

przestawialne (kąt nastawienia łopaty śmigła jest zmieniany, najczęściej automatycznie, w locie). Śmigła takie są oczywiście najdoskonalsze i pozwalają na ekonomiczną pracę silnika. Są stosowane we wszystkich samolotach wojskowych i komunikacyjnych, a obecnie nawet w maszynach treningowych (TS-8 „Bies") i droższych samolotach turystycznych.

Materiałem używanym do wyrobu śmigieł jest drewno klejone (do śmigieł małych) oraz dural.

Chcę być spadochroniarzem

Krzysio Zupański (tak się przedstawił) ma 10 lat. Spotkaliśmy się w pociągu na linii Grudziądz—Brodnica. Siedział naprzeciwko mnie i uparcie wpatrywał się w mój mundur. Widząc jego zainteresowanie, zaproponowałem mu pogawędkę. Chłopiec, zrazu nieśmiało, zasypał mnie potem gradem pytań. Ciekawy był wszystkiego. Najbardziej jednak zainteresowała go odznaka skoczka spadochronowego. Zapytałem więc: a ty chciałbyś skakać ze spadochronem z samolotu?

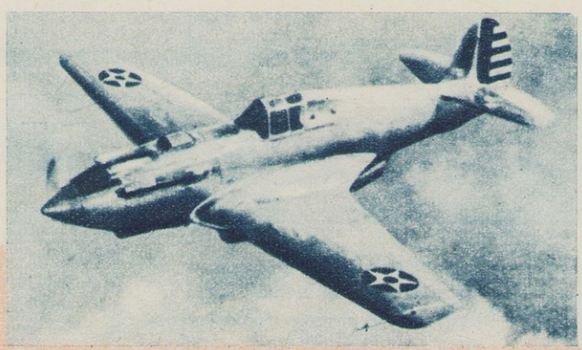
— O tak — odpowiedział — Ja bardzo chcę zostać skoczkiem spadochronowym. Już dzisiaj robię małe spadochroniki z kolorowych gałganków i bawię się nimi. Lubię jak wiatr wypełnia czaszę spadochronu. Wtedy wydaje mi się, że to właśnie ja skaczę.

— Czy tylko spadochroniarstwo cię interesuje? — zapytałem podtrzymując rozmowę.

— Lubię także budować modele samolotów i szybowców, tylko nie bardzo umiem. Te w „Modelarzu" są trochę dla mnie za trudne. Zresztą nie tylko ja, u nas w szkole jest dużo chłopców interesujących się lotnictwem, ale nikt nam nie pomaga. Sami wiele rzeczy nie możemy zrozumieć.

Obiecałem mu, że Aeroklub Grudziądzki zainteresuje się nimi, przyśle do ich szkoły instruktorów, którzy będą im pomagali w lotniczej pracy. Chłopiec był bardzo zadowolony w lotniczej pracy. serdecznie. Rozstaliśmy się jak dwóch starych przyjaciół.

Tadeusz Dalecki — mjr pil.



INŻYNIER LOTNICZY odpowiada

Marian Rajski — Nowy Targ. Myśliwskie samoloty USA, powstałe w latach 1936—38 i zbudowane przez firmę Curtiss: P-36, P-37 i P-40, oznaczane były tak jak wszystkie amerykańskie samoloty wojskowe w owym czasie, tj. przy pomocy gwiazd na skrzydłach oraz pasiastego ornamentu na sterze kierunku (zdjęcie z prawej).

Znak na skrzydłach samolotów wojskowych USA przedstawiał w owym czasie białą 5-ramienną gwiazdę na niewielkim kołowym polu. W środku gwiazdy znajdowała się duża czerwona kropka. Ster malowany był w biało-czerwone pasy poziome i jeden niewielki pas pionowy.

Opublikowana fotografia pokazuje rozmieszczenie znaków na skrzydłach i kadłubie prototypu XP-40. Cały samolot był polerowany i pokryty lakierem bezbarwnym.

inż. R. W.

Na zdjęciu u góry: myśliwiec Curtiss XP-40.

KARTKI Z HISTORII

Roland Garros, znakomity pilot francuski, wielokrotny rekordzista świata.

Urodzony w koloniach Garros został wysłany w r. 1900 na studia do Francji. Po ukończeniu szkoły średniej wstąpił na wydział prawa uniwersytetu — jednak marzeniem studenta było latanie. W r. 1910 Garros uzyskał dyplom pilota i wyjechał do Stanów Zjednoczonych na tournée pokazowe. Z pokazów tych powrócił do kraju już jako doświadczony i wyróżniający się lotnik. Odnosił bez przerwy wielkie sukcesy, nazwisko jego w tym okresie było stale wymieniane w czołowej grupie asów światowych. M. in. Garros zdobył w r. 1911 Grand Prix d'Anjou przebywając 470 km w 7 h 55 min, trzykrotnie poprawił rekord wysokości: 3 910 m (1911 r), 4 900 m i 5 616 m (1912 r). Tę ostatnią wysokość osiągnął znakomity pilot w Tunisie, skąd powrócił lotem przez Sycylię i Włochy, przelatując 1 200 km, z tego blisko 600 km ponad Morzem Śródziemnym.

23.IX.1913 r. Garros święcił bodaj największy triumf swego życia — przebył lotem, bez ubezpieczenia statkami, trasę Saint Raphael — Bizerta (750 km nad Morzem Śródziemnym). Za ten lot spotkała go prawdziwa powódź odznaczeń i nagród. Dzienniki pisały, że tak brawurowy lot jest istnym szaleństwem i o regularnej komunikacji powietrznej ponad Morzem Śródziemnym dalej nie może być nawet mowy..

Garros był lotnikiem bardzo wszechstronnym. Jako akrobata powietrzny bynajmniej nie ustępował słynnemu Pegoud, a podczas pierwszej wojny światowej wyróżnił się jako śmiały myśliwiec. Zginął w walce powietrznej pod sam koniec zmagań wojennych 5.X.1918 r.

J. KĘDZ.

NALEPKI LOTNICZE

WŁOCHY

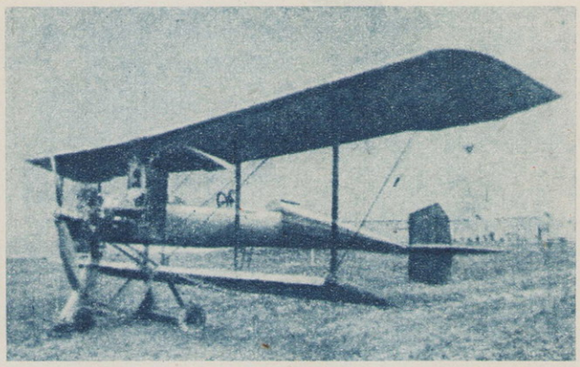
WĘGRY

Lamus

BREGUET 1912 — FRANCJA

Dziś wracamy do czasów bardzo odległych nie tyle ze względu na różnicę lat co raczej stanu rozwoju samolotu. Wystarczy przecież porównać współczesną maszynę wojskową z tym pierwszym francuskim samolotem rozpoznawczym Breguet'a z 1912 roku. Był to jednosilnikowy 2—3-miejscowy dwupłat konstrukcji drewnianej, używany przez lotnictwo francuskie i szwedzkie. Podwozie trójkołowe (!). Silnik wirujący o mocy 90 KM. Z tym silnikiem i załogą 3 osób samolot w czasie 9 minut wznosił się na wysokość 300 m, co zasługuje na podkreślenie.

DANE TECHNICZNE: Rozpiętość — 16,65 m, długość — 8,75 m, wysokość — 3,25 m, pow. nośna — 36 m². Ciężar własny — 550 kG, w locie — 965 kG, obciążenie pow. — 26,8 kG/m². Prędkość max. — 93 km/h, przelotowa — 70 km/h, lądowania 55 km/h. Zasięg — 320 km. Pułap — 1 500 m. Załoga była uzbrojona w rewolwery i zwykłe karabiny piechoty.



Poczta Lotnicza

Edward Jastrząb — Bielsko-Biała. Do Oficerskich Szkół Lotniczych przyjmowana jest młodzież w wieku poborowym (18—20 lat). Poza tym kandydat musi się legitymować pełnym wykształceniem średnim oraz przeszkoleniem lotniczym (pilot samolotowy). Wszelkie formalności związane z przyjęciem do OSL załatwia się za pośrednictwem aeroklubu.

Jan Oleszczuk — Biała Podlaska. Adres Aeroklubu PRL brzmi: Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 55.

Bronisław Buczko — Sejny. Od kandydatów na szkolenie szybowcowe wymaga się rzeczywiście ukończenia 9 klas szkoły ogólnokształcącej lub zawodowej, ale poza tym stawia mu się warunek dalszej nauki. W sumie więc pilot musi mieć co najmniej pełne wykształcenie średnie, z tym, że może je kontynuować w czasie szkolenia lotniczego. Wasze natomiast wykształcenie — Zasadnicza Szkoła Zawodowa — spełnia tylko część stawianego kandydatom warunku. Ponieważ dalej się nie uczycie — na szkolenie szybowcowe przyjęci być nie możecie.

Roman Chojnowski — Prosinko i **Jan Malisz** — Wróblowice. Korespondencyjny Teoretyczny Kurs Szybowcowy (drukowany w numerach 8-12 „Skrzydlatej" z br.) należy przerabiać samodzielnie, a tylko na egzamin zgłosić się do aeroklubu. Numery „Skrzydlatej" z KTKS można kupić w Magazynie Wydawnictw Komunikacyjnych — Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52.

LEKARZ lotniczy ODPOWIADA...

Józef Rykała — Nowa Gorzelnia. Nie wiem ilu i jakich zębów Wam brakuje i dlatego trudno konkretnie odpowiedzieć. Duże braki zębów lub nawet małe braki w ustawieniu zębów przeciwstawnych (chodzi o powierzchnię zgryzu) dyskwalifikują kandydata do lotnictwa.

Wzmożona podatność sercowo-naczyniowa występuje przede wszystkim u osobników w wieku 15—17 lat.

Krzysztof Niewiarowski — Siemiatycze. Tylko lekarz specjalista chorób chirurgicznych, biorący udział w komisji lotniczo-lekarskiej, może określić stopień zniekształcenia kręgosłupa, a tym samym Waszą zdolność do pracy w powietrzu.

dr J. B.

CO CZYTAĆ

„BRACTWO POTROJNEJ MEWY" — Andrzej Korczak-Dąbkowski. Wydawnictwo MON, Warszawa 1958. Wydanie I. Nakład 10 000 egz. Str. 248, fot. 32. Cena zł 20.

Książka jest zbiorem reportaży z lat 1953—57 napisanych w czasie zawodów szybowcowych w Lesznie, Jeleniej Górze i Lisich Kątach oraz obrazków z prac Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego w Bielsku i życia pilotów holujących. „Bractwo potrójnej mewy" czyta się z niesłabnącą uwagą od pierwszej do ostatniej strony.

Autor opisując mniej lub więcej wyróżniające się zdarzenia szybowcowe umiejętnie wplótł w nie pierwiastek dydaktyczny, toteż po przeczytaniu książki czytelnik — sam nie wiedząc kiedy — zaczyna rozumieć na czym polega taktyka rekordowych przelotów, zdobywania wielkich wysokości itd. Znakomicie opisany jest m. in. lot Ewy Nechay z pasażerką w Lisich Kątach 1955 r. Dąbkowski, choć usilnie podkreśla swoją małą znajomość szybownictwa, wykazał że ma widocznie wrodzone doskonałe wyczucie sportowo-lotnicze.

Ponieważ książka jest nastawiona na czytelników raczej mało zaznajomionych z techniką lotniczą, szkoda, że nie objaśniono kilku mniej popularnych terminów: wieże congestusów (str. 59), spadak (str. 167), laminarna Jaskółka (str. 177).

J. KOWNACKI

Harcerskie SKRZYDŁA

Redaguje referat lotniczy GK ZHP **Nr 26**

ZADANIE NR 14 WYKOŃCZENIE I REGULACJA MODELU

Aby profil skrzydła nie był zniekształcony — pokrycie należy napiąć. W tym celu watą zwilżamy skrzydło od góry i od dołu, a następnie mocujemy kawałkiem sklejki i gwoździkami — na desce montażowej, by nie uległo skręceniu. Pod wzniesione końce skrzydła podkładamy klocki o równoległych krawędziach i przyciskamy skrzydło w miejscu żeberek — paskami kartonu (patrz rys. 1).

W miejscu dwu środkowych żeber, podklej pod listwą natarcia klocek szeroki na 15 mm, wysoki na 18 mm. Skrzydło i statecznik poziomy zamocuj gumą, lecz nie za mocno, by przy uderzeniu o ziemię — samoczynnie się odczepiały. Gumkę statecznika zamocuj nitką do kadłuba — by się wciąż nie gubiła.

Przed oblataniem model trzeba wyważyć, tzn. tak z przodu obciążyć by środek ciężkości modelu znalazł się w 1/3 szerokości skrzydła, licząc od krawędzi natarcia. W naszym modelu wyniesie to 40 mm od krawędzi natarcia.

Model obciążamy płytkami ołowiu umocowanymi do płozy gwoździkami. Do wyważania może być nam pomocny przyrząd pokazany na rysunku. Model opieramy na ostrzach przyrządu żeberkami. Ołówkiem regulujemy by model nie był ciężki na ogon (rys. 1a), ani ciężki na łeb (rys. b) lecz by utrzymywał pozycję poziomą przy podparciu w 1/3 szerokości skrzydła od krawędzi natarcia.

W locie — regulujemy modele przy bezwietrznej pogodzie. Jeśli jest lekki wietrzyk — puszczaj model pod wiatr. Podczas regulacji model puszczamy z ręki.

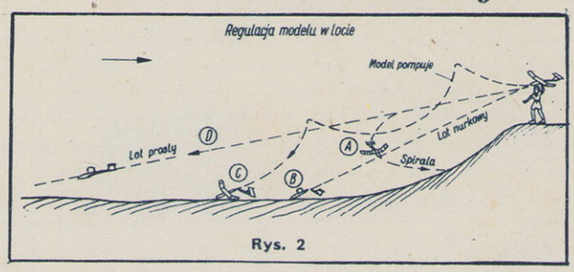
W pierwszych lotach możesz się spotkać z następującymi kłopotami

a) **Model zakręca** (rys. A). Przyczyna: skrzydło zwichrowane. Gdy skręcenie niewielkie — doklejamy lotkę z kartonu, którą wyginamy. Jeśli zwichrzenie jest silne — trzeba skrzydło rozkleić na części i zmontować od nowa. Przyczyna: krzywa belka kadłubowa. Rozkleić i skleić na nowo. Inne przyczyny: Zwichrzony statecznik, ukośnie założone skrzydło itp.

b) **Model nurkuje.** Przyczyny: model wypuszczony ze zbyt małą prędkością, za ciężki przód, za mały kąt nastawienia skrzydła (za mała podkładka).

c) **Model „pompuje".** Przyczyny: za duża prędkość wypuszczenia, za lekki przód (zwiększyć obciążenie), za duży kąt nastawienia (zmniejszyć wysokość podkładki).

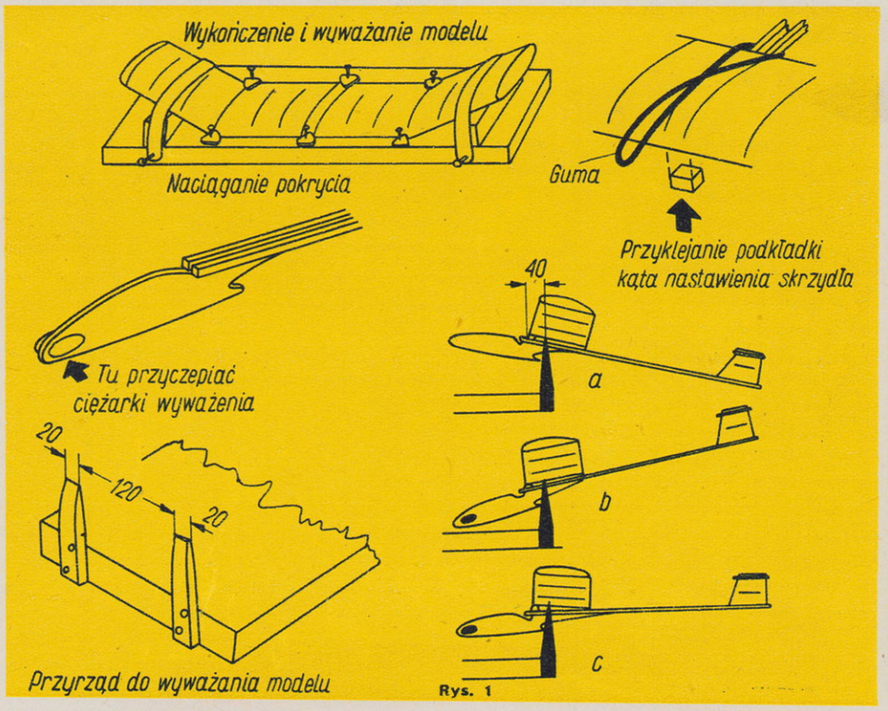
Kurs Modelarstwa Lotniczego



Rys. 2

Gdy model jest wyregulowany — możemy przystąpić do startu z holu. Przypomina on holowanie latawca. Do holu używamy mocną lnianą nić długości 50 m z drucianym kółkiem na końcu. Holujemy zawsze pod wiatr. Pomocnik trzyma model nad głową z kółkiem holu zaczepionym o haczyk na płozie. Holujący zaczyna ciągnąć i powoli biec, pomocnik przebiega parę kroków, aż model sam wyrwie się z ręki. Gdy model osiągnie dużą wysokość holujący zatrzymuje się i kółko spada. Dobrze wyholowany model utrzymuje się w powietrzu 40 do 60 sek.

Na zawodach modeli sumuje się czas 5-ciu lotów, gdyż jeden udany lot może być sprawą przypadku.



Rys. 1

Kronika drużyn lotniczych

DRUŻYNY LOTNICZE CHORĄGWI WIELKOPOLSKIEJ

Na terenie Wielkopolskiej Chorągwi ZHP istnieją następujące drużyny i zastępy lotnicze:

— 1 Lotnicza DH im. H. Dąbrowskiego w Poznaniu, drużynowy phm Derda Józef (modelarstwo)
— 34 Lotnicza DH im. Żwirki i Wigury w Poznaniu, drużynowy T. Bołcharewski (modelarstwo, szybownictwo)
— 1 Lotnicza DH im. Zawiszy Czarnego w Rawiczu (szybownictwo, spadochroniarstwo)
— 18 Lotnicza DH im. Żwirki i Wigury w Turku
— lotnicza drużyna harcerzy w Lesznie
— lotnicza drużyna harcerzy w Kościanie
— zastęp lotniczy 1 DH im. Przemysława II w Śremie (modelarstwo)
— eskadra lotnicza 1 DH im. A. Mickiewicza w Białej k. Piły, drużynowy J. Wietlicki (szybownictwo).

Podsłuchane NA LOTNISKU Podpatrzone

Niby drobiazg, zdawałoby się, ale wart z pewnością odnotowania: nikt nie uskarża się na dobór melodii nadawanych ze studia radiowego. Przeciwnie — zdaniem ogółu są one wyjątkowo w porównaniu z latami ubiegłymi umiejętnie dobrane, przyjemne, dużo zupełnych nowości i to z repertuaru wielu krajów Europy i Ameryki. Melodie te są nadawane z taśmy magnetofonowej przez szereg megafonów zainstalowanych na terenie „miasteczka". Jak zdołano stwierdzić, rekord powodzenia wśród słuchaczy bije „Czekolada" (pieśniarka śpiewająca tę piosenkę dysponuje głosem o wyjątkowym uroku).

☆

Dziennikarze zagraniczni, których jest w Lesznie duża gromada, mają duży żal do komisji sędziowskiej, że: 1) nie podaje w ogóle wyników, prowizorycznych i 2) muszą długo czekać na ogłoszenie wyników oficjalnych. Rzecz ta, ich zdaniem, nie jest błaha, uniemożliwia bowiem szybkie informowanie czytelników wielu dziesiątków pism na całym świecie o przebiegu tych wielkich zawodów. Czymś ponadto zupełnie niezrozumiałym jest dla nich, że zdarzały się jednak wypadki wcześniejszego przesiąkania wyników do różnych osób, które wykorzystują je tylko dla siebie.

☆

Główną atrakcją *w poniedziałek 23.VI stała się wieczorna wyprawa na tradycyjną uroczystość puszczania wianków na jeziorku w Osiecznej koło Leszna, gdzie mieści się siedziba delegatów na Kongres OSTIV. Do Osiecznej pomknęły więc wozy ekip zagranicznych i autokary Kierownictwa Mistrzostw, załadowane amatorami ciekawego widowiska.*

Koło godziny 20.00 na plaży w Osiecznej zebrały się tysiące widzów, przyjezdni goście, oraz przedstawiciele społeczeństwa miejscowego i z okolic Leszna. U brzegu jeziora stanęły łódki przybrane kolorowymi lampionami. W programie wianków były między innymi występy artystyczne, zabawa na świeżym powietrzu i przylot śmigłowca, który miał rzucić na wodę pierwszy wianek.

Niestety, burza jaka nadciągnęła wieczorem nad Leszno i okolice miasta, uniemożliwiła realizację programu uroczystości.

☆

Kierownik VII Szybowcowych *Mistrzostw Świata — Jerzy Świątek przyjął u siebie przebywających na mistrzostwach obserwatorów Chińskiej Republiki Ludowej. Podczas serdecznej rozmowy goście chińscy U-Tin-ju, Czen-Kuj-wen i Li-Hun-tin podkreślili m. in., że są zachwyceni organizacją zawodów i warunkami jakie stworzono w Lesznie dla uczestników mistrzostw.*

Następnie Jerzy Świątek zapoznał chińskich gości z organizacją pracy na mistrzostwach. Podczas zwiedzania obiektów lotniska goście zatrzymali się dłużej w wydziale operacyjnym, okazując duże zainteresowanie organizacją pracy tej służby.

☆

Z pięknej pogody w poniedziałek po południu skorzystali najbardziej filmowcy, którzy kręcą na lotnisku film o mistrzostwach. Do pozowania zaproszony został jugosłowiański „Meteor" i dwaj piloci — Aleksander Saradić i Bożidar Komac. Szybowiec ustawiono na specjalnie skonstruowanym stojaku, zwanym popularnie „kobyłką". Do jego skrzydeł i ogona przymocowano sznury, za które na znak reżysera pociągali ustawieni pod szybowcem pomocnicy. Do kabiny wsiadali kolejno Komac i Saradić, zaś ekipa filmowa z reżyserem Jerzym Kadenem na czele robiła tzw. zbliżenia na tle nieba i obłoków. Obaj piloci doskonale grali swoje role i zachowywali się przed kamerą zupełnie tak, jakby rozgrywali najtrudniejszą konkurencję mistrzostw. Pomocnicy ze sznurkami wprawiali szybowiec w odpowiedni ruch, jakby leciał on łagodnie wśród chmur. Wszyscy przygodni obserwatorzy natomiast dowiedzieli się wreszcie w jaki sposób powstają filmy lotnicze.

☆

W dniu 23.VI przybyła na lotnisko pilotka Aeroklubu Łódzkiego Pelagia Majewska, czterokrotna szybowcowa rekordzistka świata.

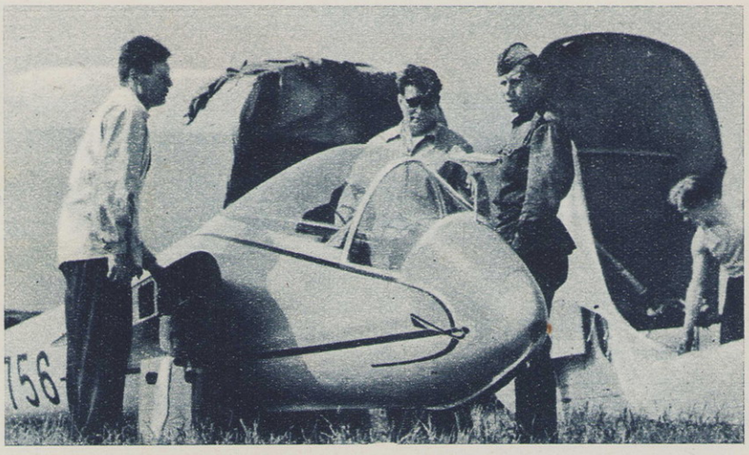
A oto jej aktualne rekordy międzynarodowe:

1. Odległość przelotu docelowego („Jaskółka") — 518,59 km.
2. Odległość przelotu docelowo-powrotnego („Bocian") — 341,9 km.
3. Prędkość przelotu po trasie trójkąta 100 km („Bocian") — 74,4 km/h.
4. Prędkość przelotu po trasie trójkąta 200 km („Bocian") — 66,5 km/h.

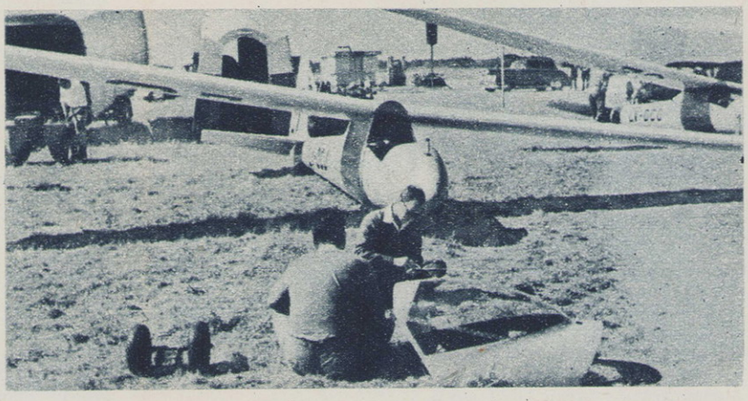
☆

W godzinach popołudniowych w poniedziałek 23.VI. kierownik startu, p. A. Dziurzyński, wezwany został pilnie do miejsca postoju szybowców zespołów zagranicznych. Głos w megafonie rzucił na koniec jedno tajemnicze słowo: „pszczoły". Po chwili p. Dziurzyński pospiesznie biegł trzymając pod pachą duże pudło.

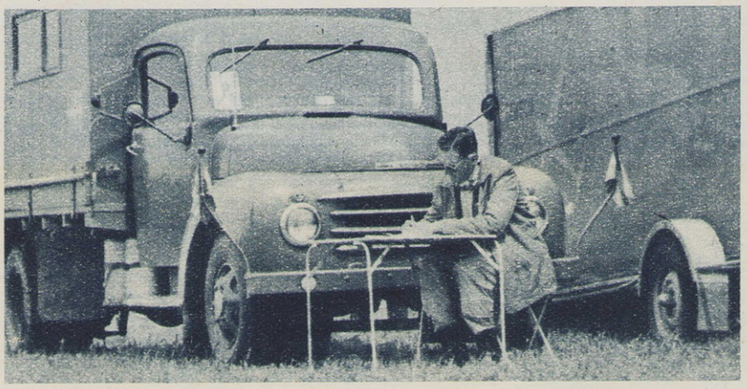
Okazało się, że mechanicy spostrzegli rój pszczół, których p. Dziurzyński jest zapalonym hodowcą. Rój, który zawisł na jednym z krzaczków, został umiejętnie schwytany i troskliwie umieszczony w pudle. P. Dziurzyński wyjaśnił nam później, że hoduje pszczoły na Żarze, gdzie jest kierownikiem szkoły szybowcowej. Złapany rój zostanie po mistrzostwach przewieziony na Żar, gdzie powiększy hodowlę liczącą w tej chwili 18 uli.



Montaż szybowca „Jaskółka", jednego z trzech szybowców polskich tego typu na jakich latali zawodnicy radzieccy.



Członkowie ekipy argentyńskiej przygotowują sprzęt do jednej z konkurencji.

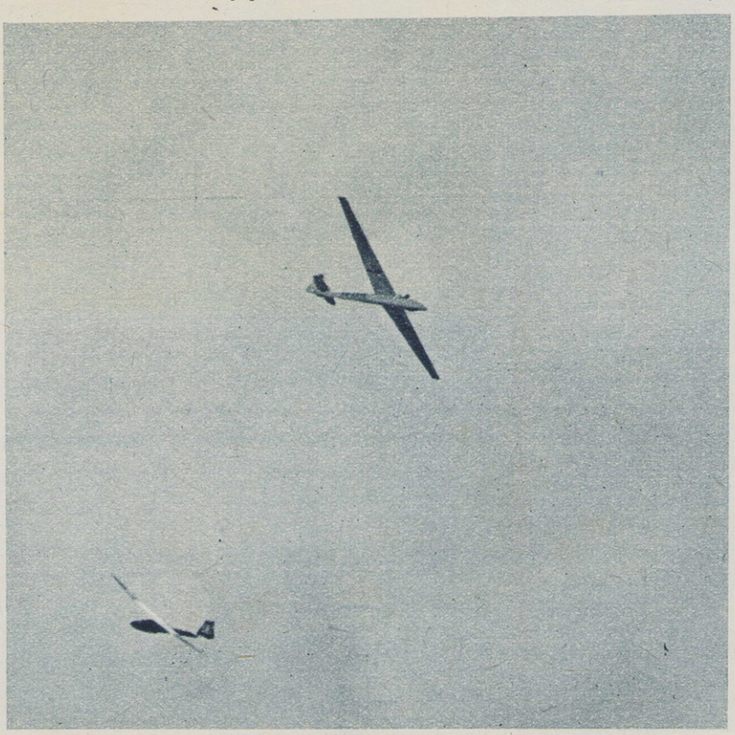


☆

Miłego odkrycia dokonali uczestnicy mistrzostw w niedzielę 22 czerwca wieczorem. Wśród zagranicznych gości odnaleziono dwa wysokiej klasy talenty artystyczne. Odbył się zaimprowizowany koncert. Jego autorami byli angielski dziennikarz i jak się okazało znakomity pianista — Allan Slater z „Aeroplane" oraz radziecki szybownik Gonczarenko, dysponujący pięknym barytonem.

Wystąpili oni w wypełnionej słuchaczami sali odpraw. Pilot Gonczarenko odśpiewał kilka pieśni rosyjskich przy akompaniamencie p. Slatera, który wykonał ponadto kilka znanych utworów Chopina, Mozarta, Borodina i Mussorgskiego. Obaj otrzymali wiele serdecznych braw.

WYŻEJ: W stoisku ekipy szwedzkiej. Przy stoliku pracuje nad notatkami Per Axel Persson. NIŻEJ: „Siraly II" Węgra Legenyei'ego i „Skylark 3" Anglika Nicholasa Goodharta krążą w kominie. **Foto: B. Koszewski (4)**



☆

Pan Marcel Agesilas, **dyrektor generalny lotnictwa cywilnego Francji, który w r. 1956 był kierownikiem VI Szybowcowych Mistrzostw Świata, wręczył kierownikowi obecnych mistrzostw Jerzemu Świątkowi pamiątkowy medal. Z jednej strony przedstawia on sylwetkę pionierki lotnictwa Jean Rene Debarre, z drugiej umieszczony jest napis: „W uznaniu zasług położonych dla rozwoju lotnictwa i sportów". Pan Marcel Agesilas powiedział przy tym: — Pamiątkę tę wręczam z przyjacielskimi gratulacjami oraz podziękowaniem za wspaniałe przygotowanie mistrzostw i gościnne przyjęcie wszystkich ekip biorących udział w VII Szybowcowych Mistrzostw Świata.**

☆

Dla obserwatorów VII Szybowcowych Mistrzostw Świata zorganizowano w dniu 24 czerwca loty na polskim szybowcu „Bocian". W lotach tych uczestniczyli m. in. goście ze Związku Radzieckiego, Chińskiej Republiki Ludowej i Bułgarii. Na „Bocianie" latali również dziennikarze przebywający w Lesznie. Niektórzy z nich, posiadający uprawnienia pilota szybowcowego, jak np. p. Marmain (Francja), Krekel (NRF), Owen (W. Brytania) i Fryba (CSR) prowadzili szybowce samodzielnie.

☆

W godzinach rannych *22 czerwca przyjechała do Leszna własnym autokarem z Bielska-Białej wycieczka pracowników Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego. Większość przybyłych stanowili technicy. Po obejrzeniu szybowców zagranicznych oraz startu pilotów do czwartej z kolei konkurencji mistrzostw wycieczka odjechała z powrotem do Bielska.*

☆

W dniach 21 i 22 czerwca *bawiła na lotnisku w Lesznie, w towarzystwie swego brata, żona znanego pisarza — autora książek o tematyce lotniczej — Bolesława Pomian-Piątkowskiego zamieszkałego w Montrealu (Kanada). Pani Pomian-Piątkowska zwiedziła miasteczko ekip narodowych, przyglądała się startom szybowców, rozmawiała z Jerzym Wojnarem, a następnie z członkami drużyny kanadyjskiej. Odbyła ona również dłuższą rozmowę z kierownikiem mistrzostw Jerzym Świątkiem: Po zebraniu materiałów prasowych dla dzienników kanadyjskich pani Pomian-Piątkowska odleciała samolotem do Warszawy.*

☆

Dnia 18 czerwca nastąpiła inauguracja okolicznościowej poczty szybowcowej z okazji mistrzostw świata i wystawy filatelistycznej „Sportfil 58" otwartej w Lesznie. Worek z listami załadowany został na szybowiec „Mucha 100", (SP — 1565), który pilotował Olgierd Olszewski. Start nastąpił o godzinie 16 za samolotem Czesława Cnotliwego. Przesyłkę szybowcową ostemplowano datownikiem mistrzostw i ofrankowano specjalnym znaczkiem poczty szybowcowej. Zespół lądował w Ostrowie Wlkp, skąd listy normalną pocztą dotarły do adresata.

KRONIKA LOTNICTWA SPORTOWEGO

Aeroklub nie zawiódł naszego zaufania — mówią robotnicy ze Stalowej Woli

KIEDY we wrześniu ubiegłego roku odbywało się otwarcie Aeroklubu Robotniczego w Stalowej Woli, jako fundamenty gwarantujące rozwój wymieniono inicjatywę miejscowych entuzjastów lotnictwa, pomoc społeczną i należne poparcie ze strony APRL. Bilansując dziś 9-miesięczny dorobek naszego najmłodszego aeroklubu można śmiało stwierdzić, że żaden z tych czynników nie zawiódł.

W ładnym, choć już za małym, hangarze na lotnisku w Turbi stoją dziś: Junak-3, trzy CSS-13, osiem szybowców, a w tym dwie „Salamandry", „Żuraw" i „Sroka" (teraz jeszcze pewnie przybył dziewiąty — „Mucha-100"). W garażu wyciągarka Star-20, Skoda, sanitarka. Tyle otrzymano z Aeroklubu PRL.

Jest więc czym latać. Jest także i komu. Wśród 92 członków aeroklubu jest 8 stale trenujących pilotów samolotowych, 20 szybowników (w tym 7 wyszkolonych już w Stalowej Woli), 5 spadochroniarzy. Plan na bieżący rok przewiduje wyszkolenie dalszych 4 pilotów samolotowych, 15 szybowcowych — i to nie tylko młodzieży, ale i starszych — aktywistów aeroklubu, skierowanie 16 młodych ludzi do szkół szybowcowych, przeszkolenie 40 spadochroniarzy.

„Aeroklub nie zawiódł naszego zaufania" — te słowa jednego ze starych robotników, wypowiedziane na zebraniu poświęconym podziałowi funduszu zakładowego huty „Stalowa Wola", najlepiej charakteryzują powiązanie i naprawdę serdeczne stosunki jakie ma aeroklub ze swym zapleczem — hutą, elektrownią, szkołami, wojskiem.

Nic też dziwnego, że może korzystać szeroko z ich pomocy. Przy podziale Funduszu Zakładowego huty „Stalowa Wola" załoga postanowiła przeznaczyć na potrzeby aeroklubu 130 tysięcy złotych. Dalsze 20 tysięcy dała elektrownia. Trzeba było usunąć z lotniska ślady po lejach, wyrównać wyboje; bez trudu otrzymano spychacz, którym wykonano pracę w ciągu dwóch tygodni. Koszty własne były minimalne — 1 600 zł za paliwo. Przeszkadzały fundamenty żelbetowych budynków — przyjechali żołnierze, przywieźli 200 kG materiałów wybuchowych. Jakiś czas chłopi z okolicznych wsi musieli wprawdzie uważać, żeby jakiś „kamyczek" na głowę nie zleciał, ale dziś koło hangaru jest już równiutki plac. Za to w świetlicy jednostki pojawiły się nowe chodniki — dar wdzięcznego aeroklubu. Muszę tu podkreślić talenty handlowe kierownictwa aeroklubu; gruz ze wspomnianych fundamentów sprzedano okolicznym mieszkańcom, zyskując ich wdzięczność, a kasa klubu wzbogaciła się o kilkaset złotych). Nie było pomieszczenia na spadochroniarnię i stolarnię — prezes Kółeczko (najmłodszy prezes aeroklubu w kraju) tak długo zabiegał, aż wykombinował „niepotrzebny" komuś barak.

No, dosyć tych przykładów, bo jeszcze trzeba coś napisać o działalności propagandowej.. Dużą rolę odgrywają tu koła wspierające, zrzeszające około 400 osób — co ciekawe, głównie starych robotników. Jest tych kół obecnie 14, a organizują się 2 dalsze. Aż 8 działa na terenie huty (stąd m. in. obecna oficjalna nazwa „Aeroklub Huty Stalowa Wola"), ale są i inne w pobliskich miejscowościach: w Rozwadowie, Leżajsku i Nisku. Koło szkolne w Rozwadowie prowadzi np. kącik lotniczy, zamieszczając stale w specjalnej gablotce ciekawsze pozycje ze „Skrzydlatej" oraz materiały otrzymywane z aeroklubu. W terenie zaczynają powstawać tzw. komitety popularyzacji lotnictwa, w których główną rolę odgrywają działacze Związku Młodzieży Wiejskiej.

Osobny rozdział — to współpraca z harcerstwem. Członkowie lotniczej drużyny harcerskiej z Rozwadowa mają zapewniony zawsze wstęp na lotnisko, a często i parę lotów. Aeroklub przydzielił harcerzom parę tysięcy złotych na rozwój modelarstwa, pomaga w organizowaniu „ognisk" harcerskich na lotnisku. Rzecz najciekawsza, 4 aerokluby z województwa rzeszowskiego zamierzają wspólnie zorganizować kurs szybowcowy dla starszych harcerzy.

Na tym jasnym firmamencie jest w tej chwili tak niewiele plam, że nie warto o nich wspominać. Nic dziwnego, że na wszystkich naradach w bieżącym roku Stalowa Wola była wymieniana jako wzór do naśladowania. Nie chciałbym się bawić w proroka, ale zapał i „gaz", z jakim pracuje aktyw tego aeroklubu, pozwalają przypuszczać, że ta przodująca pozycja będzie długo utrzymana.

R. SZUBAŃSKI

HARCERSKIE OBOZY LETNIE

Znane wszystkim szybowisko w Ustianowej, jedno z najlepszych terenów do szkolenia szybowcowego, zostało przejęte przez Aeroklub Podkarpacki. Teren szybowiska jest w tej chwili dzikim, wspaniałym uroczyskiem. Zachodzi konieczność ożywienia tego terenu poprzez organizowanie obozów Harcerskich Drużyn Lotniczych, które by swą pracą pomogły przy wycięciu krzewów na lądowiskach i przygotowaniu pól startowych. Teren Ustianowej jest oddalony o 4 km od powiatowego miasta Ustrzyki, gdzie można zaopatrzyć się w produkty żywnościowe. Stacja kolejowa znajduje się w Ustianowej. Idealne miejsce na obóz, z którego urządzać można wspaniałe wycieczki w Bieszczady.

W okresie lipca i sierpnia br. Aeroklub Podkarpacki organizuje w Ustianowej obóz szybowcowy, gdzie prowadzony będzie trening i loty wyczynowe. Duża pomoc miejscowych władz i kopalnictwa naftowego gwarantuje harcerzom przyjemne spędzenie obozu. Liczymy, że apel ten zostanie przyjęty i spotkamy się w Ustianowej.

Bliższych informacji udziela Aeroklub Podkarpacki, Krosno — lotnisko.

Zbigniew Szuber

SPADOCHRONIARZE POWTARZAJĄ SUKCES

24 czerwca br. około godz. 20-ej skoczkowie spadochronowi Aeroklubu Warszawskiego ustanowili 2 nowe rekordy Polski. Skoków dokonano w rejonie Nasielska z samolotu komunikacyjnego typu CSS-12, pilotowanego przez inż. A. Abłamowicza.

Kobiecy rekord Polski w skoku z opóźnionym otwarciem spadochronu z wysokości ok. 7 700 m zdobyła **R. Skatulska.** Otworzyła ona spadochron na wysokości ok. 1 000 m nad ziemią po ok. 2 minutach wolnego spadania. Był to jej kolejny 214 skok. Drugim rekordem był skok grupowy mężczyzn z natychmiastowym otwarciem spadochronu, także z wysokości 7 700 m. Pilot wywożący i samolot — jak wyżej. Rekordzistami są: **W. Tracz, L. Jeske** i **Otulak.** Były to kolejne skoki: dla W. Tracza — 466, L. Jeskego — 123 i A. Otulaka — 43. Wyskok nastąpił w chmurach cirrus, w temperaturze — 32°C. Wiatr zniósł skoczków od miejsca wyskoku około 30 km.

W. T-cz

KONKURS NA WIATROCHRON ZAKOŃCZONY

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej ogłosił wynik konkursu na projekt wstępny wiatrochronu balonowego. Projekty nadesłali: inż. Zdzisław Łopatek — Warszawa (1 projekt), mgr inż. Stanisław Mosica — Warszawa (3 projekty), mgr inż. Antoni Świątecki — Warszawa (1 projekt) i Edward Ozdoba — Jędrzejów (1 projekt).

Jeden z powyższych projektów został wyróżniony i zakwalifikowany do pierwszej nagrody w kwocie 3 000 zł, którą przyznano mgr inż. Antoniemu Świąteckiemu z Warszawy. Nie nagrodzone prace konkursowe nie będą zwracane.

KTKS W CZĘSTOCHOWIE

Na KTKS do Aeroklubu Częstochowskiego zgłosiło się 14 uczestników. Do egzaminu stanęło 8 uczestników i 8 zdało egzamin. Przygotowani oni byli zadowalająco. W okresie trwania KTKS zorganizowaliśmy dwa razy seminaria, na których sprawdziliśmy stopień opanowania materiałów oraz prowadziliśmy zajęcia zapoznawcze ze sprzętem szybowcowym.

Uczestnicy, którzy złożyli egzaminy, zgłosili się na szkolenie szybowcowe. Jeden z nich już je ukończył i obecnie trenuje w aeroklubie.

Z. Małek

POTRZEBNY MECHANIK

Aeroklub Wrocławski przyjmie od zaraz jednego mechanika wyciągarkowego. Pokój kawalerski zapewniony w pomieszczeniach służbowych. Warunki do omówienia na miejscu. Zgłoszenia nadsyłać na adres: Aeroklub Wrocławski, Wrocław — ul. Lotnicza 14-16.

W WARSZAWIE ZDOBYTO DIAMENTY...

W sobotę dnia 14 czerwca udało się na przelot docelowy 300 km do Bielska-Białej pięciu pilotów szybowcowych Aeroklubu Warszawskiego. Byli to: Andrzej Madejczyk, Janusz Pasierski, Szachowicz, Jerzy Rudziński i Bogdan Jancewicz. Pierwsi trzej dotarli do celu, uzyskując tym samym warunki do Złotej Odznaki Szybowcowej oraz diamenty. Pozostali wylądowali przygodnie po przekroczeniu 300 km, zdobywając warunki do Złotej Odznaki Szybowcowej.

J. Rudz.

...I W LUBLINIE TAKŻE

Aeroklub Lubelski jest upośledzony gdy chodzi o możliwość wykonywania dłuższych przelotów szybowcowych. Jego położenie w południowo-wschodniej części Polski sprawia, że przy przelotach może korzystać jedynie z wiatrów wschodnich, a te zjawiają się dosłownie kilka razy do roku. Nic więc dziwnego, że w dniu 14 czerwca, gdy piękne termice towarzyszył słaby wiatr w kierunku SW, piloci szybowcowi przypuścili generalny atak na „trzysetki". Na starcie stanęły wszystkie zdatne do lotu szybowce w postaci 2 „Much-Sto" i jednej „terki".

Jako pierwszy zgłosił się Tadeusz Kern, który wylądował w Świdniku po wykonaniu przelotu docelowo-powrotnego: Świdnik — Warszawa — Świdnik (uzyskał diament). Po godzinie zameldowali się niemal jednocześnie: Stefan Wiśnicki z lotniska w Bielsku (docel 300) i Tadeusz Kassner, który wylądował w Gliwicach (otwarty 300).

Tak więc dzień doskonałych warunków termicznych został skwitowany pięknym wynikiem: zdobyciem 2 diamentów i jednego warunku przelotowego do Złotej Odznaki Szybowcowej.

Henryk Berbeć

ATAKOWALI REKORD ŚWIATA

Dnia 15.VI.br. piloci szybowcowi inż. Bolesław Kochanowski i Władysław Soszyński wystartowali z lotniska wrocławskiego w kierunku Fordonu. Lecieli na szybowcu typu „Bocian" ze znakami rejestracyjnymi SP-1553, mając na celu pobicie światowego rekordu odległości w konkurencji przelotu docelowo-powrotnego. Start nastąpił o godz. 10 min 35, wyczepienie o godz. 10 min 45. Pułap chmur — stosunkowo niski (wynosił 900 m), lekkie zamglenie. Pierwszą chmurę noszącą „złapali" piloci o godz 11 min 25, uzyskując wysokość 1 400 m. Jednak na trasie przelotu odczuwała załoga silne duszenia. Nad Bydgoszczą załoga przeleciała na wysokości 1 400 m o godz. 16 min 10. Wkrótce ujrzeli Fordon, zameldowali się nad lotniskiem i nastąpił powrót do Wrocławia. Niestety, między Parzęczewem i Mostkowem szybowiec musiał wylądować. Cały lot trwał ponad 8 godzin. Załoga miała przelecieć trasę Wrocław — Fordon — Wrocław o łącznej długości 480 km, Tymczasem, przelecieli trasę długości 388 km. Do powrotu na lotnisko macierzyste zabrakło 92 km.

ANDRZEJ MACKO

SZEMAT SKREŚLONY Z LISTY PILOTÓW

Wydział Personelu Lotniczego DLC-MK zawiadamia, że decyzją Dyrektora Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK z dnia 17 maja 1958 r. został skreślony z rejestru państwowego członków personelu lotniczego ob. Franciszek Szemat — ur. dnia 12.4. 1936 r. w m. Biegi — ZSRR.

Powód skreślenia: ob. Franciszek Szemat dokonał ucieczki za granicę w dniu 22.X.57 r. na samolocie CSS-13 stanowiącym własność PRL, przez co dopuścił się niemoralnego czynu kolidującego z § 38 lit. c w rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 2 lutego 1929 roku.

Naczelnik Wydziału Personelu Lotniczego DLC-MK
(—) M. ZUB

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Red. nacz. 42410.

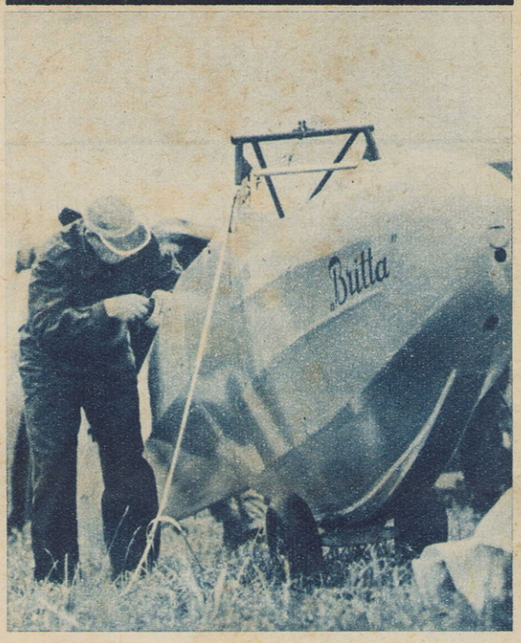
Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny.

Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 3 LIPCA 1958 R. NAKŁAD 30 000 EGZ. Zam. 3970/C. A-34

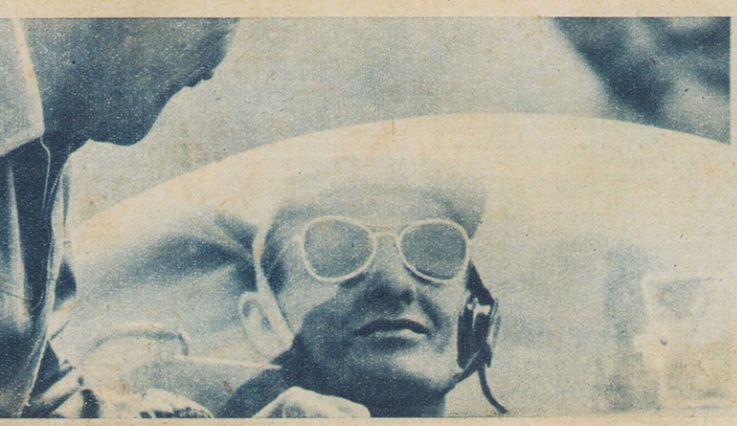
NIŻEJ: W ekipie szwedzkiej oczkiem w głowie, rzecz prosta, jest szybowiec „Zugvogel" sławnego asa — Per Axel Perssona.



WYŻEJ: Przewodniczący komisji OSTIV oceniającej szybowce w klasie standard Amerykanin Paul Schweizer (z lewej) zapoznaje się z węgierskim „Standard-Futarem". NIŻEJ: Zawodnik jugosłowiański Komac przed startem do przelotu otwartego, w którym dotarł do Hrubieszowa.
Foto: B. Koszewski (5)

SZYBOWCEM PO LESZNIE

NIŻEJ: Niezmiennym powodzeniem wśród gości zagranicznych i „tubylców" cieszy się miła kawiarenka (sprawna i sympatyczna obsługa). Zdemolowana przez huragan — już na drugi dzień odzyskała swój poprzedni uroczy wygląd. Tu czeka się z napięciem na komunikaty z trasy, popijając zimną lemoniadę.



NIŻEJ: Przed tablicą informacyjną zaczyna się gromadzić tłum ludzi, z najwyższym zainteresowaniem obserwując przebieg walki na trasie, odzwierciedlany przez rój szpileczek z numerami zawodników lądujących.